

RAPPORT FINANCIER & RSE



ATTESTATION DES PERSONNES ASSUMANT LA RESPONSABILITÉ DU RAPPORT FINANCIER ANNUEL

Nous attestons, à notre connaissance, que 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 la 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 la consolidation ainsi qu'une description des principaux risques et incertitudes auxquels elles sont confrontées.

Le président-directeur général
Pierre Mongin

A handwritten signature in white ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke at the end.

Le directeur financier
Alain Le Duc

A handwritten signature in white ink, featuring a large, stylized 'A' followed by a series of loops and a long horizontal stroke.

Sommaire



RAPPORT DE GESTION

EPIC RATP et groupe RATP reporting RSE



RAPPORT DU PRÉSIDENT



COMPTES CONSOLIDÉS



COMPTES SOCIAUX

SOMMAIRE

SOMMAIRE



Rapport DE Gestion

04 Résultats financiers

10 informations sociales,
environnementales et sociétales

28 note méthodologique relative
au reporting extra-financier

30 rapport de l'un des
commissaires aux comptes

organigramme du groupe RATP - 31 décembre 2014



Le groupe RATP est un acteur majeur du transport public urbain et périurbain en France, et en particulier en Île-de-France. La maison-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 morale de droit public et est immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Paris. Son siège social est situé au 54 quai de la Rapée, 75012 Paris.

La RATP a notamment pour objet l'exploitation de service public de transport en Île-de-France et a pour mission fixée par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 (loi ORTF relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires) d'être le gestionnaire d'infrastructure de réseaux affectée au transport public urbain de voyageurs.

Résultats financiers

1 • Les principales évolutions de 2014

1.1 Pour le transport

La RATP

Les résultats 2014 de la RATP sont conformes aux objectifs issus du contrat avec le Syndicat des transports en Île-de-France (Stif), malgré une conjoncture économique dégradée.

En effet, bien que l'activité de la RATP en 2014 présente un trafic en hausse de 3,0 % à 3 228 millions de voyages grâce à l'extension du réseau tramway et à la restructuration consécutive des lignes de bus, le trafic payant est stable, soit une évolution inférieure à celle prévue par le contrat (+1,2 %).

En social, le chiffre d'affaires progresse de 85 M€ (1,9 %), dont 47 M€ d'offre nouvelle. L'indice d'actualisation des contributions Stif est passé de 1,1 % en 2013 à 0,7 % en 2014. L'excédent brut d'exploitation s'établit à 1 203 M€ et progresse de 59 M€ ou 5,1 %. À méthode constante (depuis le 1^{er} janvier 2014, une partie des frais d'études et de surveillance — FES — auparavant comptabilisée au compte d'exploitation est désormais comptabilisée au bilan; ce changement impacte à la hausse l'EBE pour 33 M€, la capacité d'autofinancement (CAF) et le résultat ainsi que les dépenses d'investissement, mais n'impacte pas l'endettement net), l'excédent brut d'exploitation progresse de 26 M€ sous l'effet principalement des gains de productivité réalisés.

Ces résultats permettent de dégager une CAF de 956 M€ en augmentation de 95 M€ ou 11,1 % par rapport à 2013.

Le résultat net 2014 (311 M€) bénéficie pour 26 M€ de pénalités fournisseurs. Il se compare à un résultat 2013 (284 M€) qui comprenait -12 M€ d'éléments non récurrents. La RATP enregistre l'accroissement du poids des amortissements en lien avec les forts investissements de ces dernières années.

Les comptes de l'Epic sont issus du regroupement des comptes des établissements comptables OT (Opérateur de transport) et GI (Gestionnaire d'infrastructures) compte tenu des termes de la loi du 3 juin 2010. Ils font ressortir un niveau d'EBE, de résultat et de dette en phase avec les grands équilibres financiers visés par le Groupe :

- le GI dégage un résultat net de 79 M€ et une CAF de 319 M€;
- l'OT dégage un résultat net de 232 M€ et une CAF de 637 M€;
- le niveau d'endettement net est respectivement de 2 766 M€ pour le GI et de 2 231 M€ pour l'OT, soit un endettement total de la RATP de 4 997 M€.

Les autres évolutions en France

- Un niveau d'activité en progression en 2014 grâce aux éléments suivants :
 - l'exploitation en année pleine du système d'information Billettique de la RATP par la filiale Ixxi (activité transférée de la maison-mère vers sa filiale Ixxi);
 - le gain à compter du 1^{er} janvier 2014 du réseau urbain de Cluses en Haute-Savoie;
 - le lancement de l'urbain de Sedan et des lignes régulières de Sedan-Charleville au troisième trimestre 2014;
 - une forte croissance organique en Île-de-France et en zone Rhône – Alpes – Suisse.
- On note également le renouvellement de la délégation de service public pour le transport des personnes à mobilité réduite de Seine-et-Marne;
- Enfin, le Groupe a remporté en fin d'année les appels d'offres pour l'exploitation du réseau Transvilles de Valenciennes ainsi que le réseau de bus d'Aix-les-bains. Sur le réseau de Valenciennes, RATP Dev reste l'opérateur de réseau le temps de l'issue de la nouvelle consultation.

Les autres évolutions à l'international

- Une progression de l'activité encore plus importante qu'en France. On relèvera ainsi les effets en année pleine des acquisitions opérées en 2013 dans le Latium ou à Manchester.

On notera parmi les nouvelles positions de l'année :

- en Angleterre, l'acquisition en avril de la société London Sovereign détenant 13 lignes et 2 dépôts pour renforcer sa part de marché dans la capitale britannique avec dorénavant plus de 1 000 bus exploités;
- aux États-Unis, le circuit touristique Open Loop de New York a été lancé le 14 mai;
- en Angleterre l'acquisition d'un acteur majeur du Sightseeing The Original Tour à Londres consacrant ainsi le positionnement du Groupe sur ce marché.
- En Inde le démarrage de la ligne 1 du métro de Mumbai en juin (12 km et 12 stations) dans le cadre de la JV avec Transdev;
- Au Moyen Orient, RATP Dev et son partenaire local SAPTCO ont remporté l'appel d'offres pour la création, l'exploitation et la maintenance du futur réseau de bus de Riyad en Arabie Saoudite pour 10 ans. Ce contrat d'une valeur de 1,7 milliard d'euros sera porté à 20 % par RATP Dev et débutera en 2015;
- En Afrique (Maroc, Afrique du Sud), le Groupe rencontre des difficultés sur l'application des conditions contractuelles d'exploitation. Les performances financières des contrats sont atténuées et des discussions sont en cours avec les partenaires et clients pour fixer de nouvelles bases;
- Aux Philippines, RATP Dev a signé un contrat d'assistance technique à Manille qui prévoit d'accompagner l'exploitation et la maintenance de la ligne 1 du métro philippin à compter de 2015 pour une durée de 30 ans;
- Le Groupe a également poursuivi sur le premier semestre l'optimisation de son portefeuille d'activité avec la cession d'actifs non stratégiques (cession des participations italiennes SETA et Dolomiti opérant respectivement les réseaux autour de Modène et Belluno) et la réorganisation du partenariat Asie avec Transdev (après la sortie de Macao en 2013, rationalisation des moyens finalisée début 2014 et prise de contrôle des tramways de Hong Kong par RATP Dev).

1.2 Pour l'ingénierie

Le Groupe Systra enregistre une hausse d'activité de plus de 18 %.

Le portefeuille de commandes s'est étoffé sur l'exercice 2014 de plus de 632 M€ de nouvelles commandes. Il dépasse désormais le seuil du milliard de chiffre d'affaires. On note parmi les contrats les plus importants, l'entrée en 2014 des affaires suivantes : un contrat stratégique pour le management de projet et la supervision de la réalisation de la phase 1 du métro de Doha, le contrat sur l'élaboration du design du métro de Jeddah, un avenant sur le métro à Hanoï, le contrat de certification de la ligne de métro automatique de Sydney ou encore l'assistance à maîtrise d'ouvrage système de la ligne 15 du Grand Paris.

La forte croissance et la bonne tenue générale des contrats permettent de conclure l'exercice par une hausse de 53 % du résultat net consolidé (du palier Systra).

Systra est comptabilisé dans les comptes consolidés du groupe RATP en tant que société mise en équivalence.

1.3 Pour la valorisation des espaces

Depuis le 1^{er} janvier 2014, le nouveau contrat de mandataire entre la RATP et sa filiale Promométro transfère le versement chaque mois de l'intégralité des recettes perçues à la RATP qui la rémunère moyennant commis-

sion. Promométro ne contribue plus en tant que tel au chiffre d'affaires du Groupe, celui-ci étant transféré au niveau de la RATP.

Les 4 opérateurs français s'inscrivent dans le projet de couverture 3G/4G du réseau RATP avec la signature de Free intervenu en décembre.

2 • Les résultats consolidés au 31 décembre 2014

L'analyse comparative de l'exercice 2014 se fera avec un exercice 2013 retraité de la norme IFRS 11 (pour l'essentiel disparition de la méthode de consolidation des sociétés intégrées proportionnellement au profit de la méthode de mise en équivalence). Le proforma présenté tient compte également de l'option prise par le groupe RATP de présenter le résultat des sociétés mises en équivalence au niveau du résultat opérationnel (Ebit).

Les résultats consolidés sont appréhendés à travers les indicateurs financiers suivants :

- le chiffre d'affaires Groupe progresse de 3,4 % par rapport au 31 décembre 2013 (proforma). On notera que cette progression est de 13,5 % sur les filiales et de 1,5 % sur la RATP;
- le résultat opérationnel (Ebit), d'un montant de 516,2 M€, est en retrait de près de 10 M€ par rapport à décembre 2013. Cette variation est, dans son intégralité, portée par la RATP;
- le résultat net part du Groupe, d'un montant de 298,2 M€, en progression de 5,4 M€ par rapport au 31 décembre 2013;
- les capitaux propres, en progression de près de 165,4 M€ par rapport au 31 décembre 2013;
- et l'endettement net, en baisse de 163,5 M€ par rapport au 31 décembre 2013.

Les investissements bruts du Groupe s'élèvent à 1 655 M€ (hors acquisitions), en progression par rapport à décembre 2013. Près du tiers du volume d'investissements réalisé est lié à l'accroissement de la capacité de transport. Les investissements de modernisation et d'entretien des infrastructures et des matériels roulants constituent environ 67 % du volume d'investissements 2014. La modernisation et l'entretien des infrastructures se sont concentrées sur les infrastructures RER et Métro, l'adaptation des ateliers ferrés, les travaux sur centre bus et bâtiments administratifs, le programme de modernisation du métro et l'information voyageurs. Les investissements réalisés sur les matériels roulants ayant pour origine l'accroissement de la capacité de transport ont été ciblés sur le tramway, le MP05 (matériel roulant sur pneumatiques de la ligne 14) et le renfort en MF01 (matériel sur roulement fer) des lignes 2, 5 et 9. La modernisation et l'entretien des matériels de transport (75 % des investissements réalisés sur le matériel roulant) ont été effectués sur le MI09 (ligne A), le MF01 (ligne 5 et 9), le MP05 (ligne 1), la rénovation des MI79 (ligne B), la rénovation des MF77 et l'acquisition de nouveaux bus (sur les différents réseaux du groupe RATP).

Enfin, on précise que les données suivantes sur la contribution de la RATP maison mère comprennent les coûts de recherche et développement localisés chez Metrolab* relatifs au 'métro du futur'.

*Metrolab est présenté avec l'Epic RATP

2.1 Chiffre d'affaires consolidé

En millions d'€	31/12/13	31/12/13 y/c lfrs 11	31/12/14	Variation (B-A)		Variation (B-A')	
	(A)	(A')	(B)		en %		en %
TRANSPORT	5 093,3	5 033,3	5 209,1	115,8	2,3 %	175,8	3,5 %
RATP (a)	4 256,4	4 256,5	4 321,5	65,1	1,5 %	65,0	1,5 %
RATP Développement, RATPI et Ixxi	836,9	776,8	887,6	50,7	6,1 %	110,8	14,3 %
VALORISATION DES ESPACES	49,4	49,4	47,5	-1,9	-3,9 %	-1,9	-3,9 %
• RATP (a) : mandat de gestion Promo	na	22,6	21,0	21,0	100,0 %	-1,6	-7,2 %
• Promo Métro	22,9	0,3	0,2	-22,8	-99,3 %	-0,1	-42,4 %
• Télécommunications	25,4	25,4	25,5	0,0	0,1 %	0,0	0,1 %
• Immobilier	1,1	1,1	0,8	-0,2	-19,4 %	-0,2	-19,4 %
Groupe RATP (b)	5 142,7	5 082,7	5 256,6	113,9	2,2 %	173,9	3,4 %
Contribution des Filiales (b-a)	886,3	803,6	914,1	48,8	5,5 %	108,8	13,5 %
Contribution des Filiales en %	17,2 %	15,8 %	17,4 %				

Le chiffre d'affaires du Groupe progresse de 173,9 M€ (soit +3,4 %), dont 65 M€ sur la RATP et 108,8 M€ sur les filiales.

La progression de l'activité de la RATP en 2014 est principalement portée par l'actualisation des contributions Stif et le renforcement de l'offre.

La contribution des filiales progresse de 108,8 M€ soit plus de 13,5 %. En part relative, elle augmente donc, puisque la part des filiales représente 17,4 % du chiffre d'affaires du Groupe au 31 décembre 2014, contre 15,8 % au 31 décembre 2013.

Cette croissance s'appuie tout d'abord sur l'effet année pleine des activités mises en place courant 2013. Parmi les plus significatives, on citera, au nord-ouest du Royaume-Uni, l'activité interurbaine et de transport à la demande de Selwyns, dans le Latium les lignes urbaines, touristiques et scolaires de Cilia (51 %) ou encore l'exploitation des tramways d'Oran et de Constantine en Algérie. En France, on note surtout les effets des acquisitions opérées en renfort des positions dans la Nièvre, le Cher et l'Allier.

La croissance du chiffre d'affaires des filiales s'appuie plus particulièrement sur les nouvelles opérations de croissance effectuées sur 2014 : la prise de contrôle sur la filiale d'exploitation du Tramway de Hong Kong, la création de l'activité touristique à New-York, l'acquisition d'activités portées par London Sovereign en renfort des positions sur le marché londonien ainsi que l'acquisition de The Original Tour, en fin d'exercice, acteur historique des circuits touristique londoniens.

Les variations enregistrées sur le pôle valorisation ne sont pas significatives.

2.2 Résultat opérationnel (Ebit)

En millions d'€	31/12/13	31/12/13 y/c lfrs 11	31/12/14	Variation	Variation
	(A)	(A')	(B)	(B-A)	(B-A')
TRANSPORT	508,8	512,9	500,6	-8,2	-12,3
RATP (a)	489,2	489,2	478,4	-10,8	-10,8
RATP Développement, RATPI et Ixxi	19,6	23,7	22,3	2,7	-1,5
INGÉNIERIE (Groupe Systra)	0,0	3,0	5,5	5,5	2,5
VALORISATION DES ESPACES	10,3	10,3	10,1	-0,2	-0,2
• Promo Métro	1,4	1,4	1,7	0,2	0,2
• Télécommunications	8,0	8,0	8,1	0,1	0,1
• Immobilier	0,8	0,8	0,4	-0,5	-0,5
Groupe RATP (b)	519,1	526,2	516,2	-2,8	-10,0
Contribution des Filiales (b-a)	29,9	37,0	37,9	8,0	0,8

Dont le résultat des ME sur le 31/12/2013 y/c lfrs11 et 31/12/2014

Le résultat opérationnel présente une baisse de 10 M€. Cette variation est principalement portée par la RATP pour -10,8 M€ et +0,8 M€ pour les filiales.

La RATP réalise une productivité de 1,6 % sur l'exercice 2014. Le résultat opérationnel de la RATP est favorablement impacté par le changement des modalités d'incorporation en immobilisations des coûts internes (FES) et également par des facteurs non récurrents pour 26 M€ (pénalités fournisseurs). Enfin, suite logique de ses forts investissements récents en matériel roulant et prolongements de ligne ou création de réseau de tramways, le résultat opérationnel est impacté par une hausse conséquente des amortissements.

Le cycle de développement de RATP Dev est moins favorable sur 2014 (intensification des offres, développements réalisés sur la fin de l'année, moindres contrats d'assistance et lancement des activités touristiques à New York). RATP Dev enregistre toutefois une amélioration globale de ses contrats en portefeuille et bénéficie de la cession des actifs italiens. La contribution de Systra est doublée.

Les filiales de Valorisation des Espaces sont en léger retrait par rapport à 2013.

2.3 Résultat net consolidé

En millions d'€	31/12/13 (A)	31/12/14 (B)	Variation (B-A)
TRANSPORT	282,8	285,6	2,8
RATP (a)	269,8	276,4	6,6
RATP Développement, RATPI et Ixxi	13,1	9,2	-3,8
INGÉNIERIE (Groupe Systra)	3,0	5,5	2,5
VALORISATION DES ESPACES	7,0	7,1	0,1
• Promo Métro	1,1	1,2	0,1
• Télécommunications	5,4	5,6	0,2
• Immobilier	0,5	0,2	-0,3
Groupe RATP (b)	292,8	298,2	5,4
Contribution des Filiales (b-a)	23,1	21,8	-1,3

Le résultat consolidé part du Groupe s'établit à 298,2 M€ au 31 décembre 2014, contre 292,8 M€ au 31 décembre 2013, soit une progression de 5,4 M€.

La contribution de la RATP atteint 276,4 M€ au 31 décembre 2014, contre 269,8 M€ au 31 décembre 2013 soit une augmentation de près de +6,6 M€. La RATP enregistre la baisse du coût de son endettement.

La contribution des filiales est de 21,8 M€ au 31 décembre 2014 soit une baisse de -1,3 M€. Cette évolution traduit une progression de -3,8 M€ sur le pôle transport, 2,5 M€ sur l'ingénierie, et de 0,1 M€ sur la valorisation des espaces. L'endettement du pôle transport alourdit les frais financiers.

2.4 Capitaux propres consolidés

L'évolution des capitaux propres consolidés entre le 31 décembre 2013 et le 31 décembre 2014 s'analyse comme suit :

En millions d'€	31/12/13 (A)	31/12/13 y/c lfrs 11 (A')	31/12/14 (B)	Variation (B-A)	Variation (B-A')
TRANSPORT	2 903,6	2 903,6	3 064,2	160,5	160,5
RATP (a)	2 887,7	2 887,7	3 041,9	154,1	154,1
RATP Développement, RATPI et Ixxi	15,9	15,9	22,3	6,4	6,4
INGÉNIERIE (Groupe Systra)	41,4	41,4	45,2	3,7	3,7
VALORISATION DES ESPACES	27,0	27,0	28,1	1,2	1,2
• Promo Métro	2,0	2,0	1,2	-0,8	-0,8
• Télécommunications	22,5	22,5	24,6	2,1	2,1
• Immobilier	2,5	2,5	2,3	-0,2	-0,2
Groupe RATP (b)	2 972,0	2 972,0	3 137,5	165,4	165,4
Contribution des Filiales (b-a)	84,3	84,3	95,6	11,3	11,3

Le montant total des capitaux propres consolidés passe de 2 972 M€ à 3 137 M€, soit une augmentation de 165 M€, qui recouvre une augmentation de 154,1 M€ pour la RATP et de 11,3 M€ pour les filiales.

La variation des capitaux propres de la RATP résulte notamment du résultat annuel (276,4 M€) et de l'incidence de la baisse du taux d'actualisation servant au calcul des engagements postérieurs à l'emploi envers le personnel (-117 M€).

En ce qui concerne les filiales, on relève les principaux éléments suivants :

- progression de 6,6 M€ sur le pôle transport en lien avec le résultat de l'exercice net des distributions de dividendes ;
- augmentation de 3,7 M€ sur l'ingénierie en lien avec le résultat de la période net des distributions de dividendes ;
- croissance de 1,2 M€ pour le pôle Valorisation des espaces en lien avec le résultat de la période net des distributions de dividendes.

2.5 L'endettement net consolidé

L'évolution de l'endettement net consolidé entre le 31 décembre 2013 et le 31 décembre 2014 se présente comme suit :

En millions d'€	31/12/13 (A)	31/12/14 (B)	Variation (B-A)
Endettement net social	5 238,8	4 997,0	-241,8
Crédit-bail RATP et divers	-0,8	2,1	2,9
Impact IAS 39	-49,3	-46,4	2,9
Endettement net Epic RATP (yc Crédit-bail)	5 188,7	4 952,6	-236,1
Endettement net des filiales du Transport	24,9	95,2	70,3
Endettement net Transport	5 213,6	5 047,8	-165,8
Endettement net Ingénierie	0,0	0,0	0,0
Endettement net Valorisation des espaces	-30,1	-27,9	2,2
Endettement net consolidé groupe RATP	5 183,5	5 019,9	-163,5
Endettement net des filiales	-5,2	67,3	72,5

L'endettement net consolidé baisse de 163,5 M€ entre le 31 décembre 2013 et le 31 décembre 2014. Cette variation provient de la RATP pour près de -236,1 M€, atténuée d'un endettement des filiales à hauteur de 72,5 M€.

L'endettement de la RATP décroît de manière sensible compte tenu du bon niveau de la capacité d'autofinancement, de la bonne conduite des projets permettant des économies et d'effets favorables du besoin en fond de roulement à la clôture. On rappelle que le contrat Stif 2012-2015 a mis en place un plan d'investissement quadriennal équilibré en emplois et ressources. La progression de l'endettement net de la RATP devrait refluer pour atteindre en 2015, son objectif de niveau d'endettement de 2011.

Le pôle Valorisation des espaces enregistre une baisse de sa trésorerie nette pour se situer à -27,9 M€ suite à des effets de BFR.

En revanche, le pôle Transport a augmenté sa dette nette de +70,3 M€ par rapport à l'exercice précédent. L'endettement de RATP Dev progresse en 2014 uniquement lié aux acquisitions effectuées sur l'exercice.

2.6 Les investissements

Les investissements du groupe RATP s'élèvent à 1 655 M€ (hors acquisitions).

Les investissements totaux de l'Epic s'élèvent à 1 580 M€ dont :

- 470 M€ pour l'accroissement de la capacité de transport (pour 453 M€ en 2013) ;
- 1 110 M€ pour les dépenses de modernisation et d'entretien (pour 1 060 M€ en 2013).

En matière d'accroissement de la capacité de transport, le volume d'investissements atteint 470 M€. On relève :

- 297 M€ d'investissements pour les opérations d'infrastructures du Contrat de plan ou de projets État Région. L'année 2014 porte en réalisation les projets de prolongement de métro ligne 4 et ligne 12, la forte montée en charge du projet de prolongement de la ligne 14 jusqu'à la Mairie de Saint-Ouen, les tramways T8 et T6, inaugurés dans l'année, les premières études du T3 à Porte d'Asnières, ainsi que la finalisation des opérations T1, T2, T3 à l'Est, T7 et T5, d'ores et déjà mises en service ;
- 173 M€ d'investissements pour les matériels roulants liés aux opérations d'accroissement de capacité de transport, matériels roulants tramway, MP05 pour la ligne 14 et le renfort de 12 MF01 pour les lignes 2, 5 et 9.

Les investissements de modernisation et d'entretien des infrastructures et des matériels roulants (hors matériel roulant lié à des opérations d'augmentation de l'offre) s'élèvent à 1 110 M€, avec :

- 584 M€ de dépenses liées à la modernisation et l'entretien ;
- 526 M€ de dépenses liées aux matériels roulants principalement tournées vers des approvisionnements et des livraisons de nouveaux matériels ferroviaires (MI09 Ligne A, MF01 Lignes 5 et 9, MP05 ligne 1), la rénovation des MI79 ligne B et MF77, sans omettre l'acquisition de nouveaux bus.

3 • Les perspectives

La progression de l'activité devrait rester dynamique. Le Groupe poursuivra ses plans d'action et de productivité afin d'améliorer sa performance économique tout en respectant la réalisation de son ambitieux programme d'investissements.

L'exercice 2015 sera marqué par les objectifs de réussite des nouvelles acquisitions opérées en 2014, le développement du Groupe tant sur des appels d'offres de plus en plus complexes que la mise en rentabilité de nouveaux services ou l'acquisition de sociétés.

4 • La gestion des risques

4.1 Objectifs et politique de l'entreprise en matière de gestion des risques financiers

La RATP utilise l'ensemble des instruments financiers à sa disposition pour optimiser le coût de la dette et couvrir les risques relatifs aux variations de taux, de change et de matières premières, dans le cadre de règles de gestion strictes, et respectant les principes de comptabilité de couverture :

- la RATP couvre systématiquement tous ses risques de changes attachés à sa dette ou ses dépôts en devises par la mise en place de *swaps* de devises (*Cross Currency Swaps*);
- la RATP couvre régulièrement les risques de taux liés à ses futures émissions obligataires par la mise en place de *swaps* ou de *collars* de *swaptions*;
- la RATP utilise l'ensemble des produits de taux d'intérêts (*swaps*, *caps*, *floors*, *swaptions*) pour optimiser ses frais financiers, en respectant le principe de micro couverture établi par les normes comptables françaises :
 - les produits dérivés de taux utilisés sont tous adossés à une dette spécifique, avec une maturité inférieure ou égale à la maturité du sous-jacent;
 - la RATP adosse à une dette à taux fixe un *swap* de taux receveur de taux fixe et payeur d'un taux variable, dont l'indexation est liée à la courbe de taux d'intérêt euros.
- la RATP peut être amenée à couvrir ses risques de prix des matières premières par la mise en place de produits financiers dont l'indexation est strictement identique aux conditions du contrat physique négocié avec les fournisseurs.

La RATP dispose d'un programme de billets de trésorerie de 2 000 M€ pour gérer son risque de liquidité et de trésorerie. Elle se constitue un encours de placements liquides au quotidien, en respectant les contraintes liés aux normes IFRS7 de « *cash equivalent* ».

Le risque de contrepartie bancaire est limité par la mise en place systématique d'Annexe de Remise en Garantie sur chaque convention cadre relative aux instruments financiers.

4.2 Politique de l'entreprise sur la maîtrise des risques et sur le dispositif de contrôle interne

Le rapport du président expose, dans sa partie I, les principes de gouvernance en place au sein de la RATP. Les dispositifs de management des risques et de contrôle interne sont présentés dans la partie II du rapport.

5 • Autres informations

5.1 Tableau des résultats consolidés depuis 2010

Année	Résultat net part du Groupe
2010	186,2
2011	337,3
2012	284,8
2013	292,8
2014	298,2

5.2 Décomposition du solde des dettes à l'égard des fournisseurs par date d'échéance

Conformément au décret 2008-1492, le solde des dettes fournisseurs par échéance se décompose comme suit :

En €	2013	2014
Factures échues	39 866 095	10 788 654
> 60 jours	3 239 095	4 791 954
de 31 à 60 jours	11 570 822	1 392 661
de 1 à 30 jours	25 056 178	4 604 039
Factures non échues	182 174 760	147 127 016
de 0 à 30 jours	130 795 899	128 669 106
de 31 à 60 jours	42 601 404	11 630 856
> 60 jours	8 777 456	6 827 054

Informations sociales, environnementales et sociétales

Note préliminaire

Pour son deuxième exercice de *reporting*, le groupe RATP a fait évoluer son périmètre de consolidation. Il a choisi de l'établir sur la maison-mère et seize filiales de RATP Dev implantées en France, en Europe ou ailleurs dans le monde et représentatives du cœur de métier du Groupe. Sachant qu'en 2013, seules onze filiales étaient incluses dans le périmètre de consolidation, les variations observées viennent, en général, de la simple intégration de cinq nouvelles filiales : deux aux États-Unis (Fullington Autobus Company et la filiale d'Austin au Texas), une au Royaume-Uni (Yellow Buses à Bournemouth), une en Asie (Hong Kong Tramways) et une en Algérie (la Setram).

Le périmètre du *reporting* a vocation à s'étendre progressivement dans les années à venir.

INFORMATIONS SOCIALES

« Faire de la performance sociale un levier fort de création de richesse » constitue une orientation majeure du plan stratégique Groupe *Vision 2020*. La performance sociale va de pair avec la performance économique. Les deux dimensions se renforcent mutuellement, fondant le modèle de développement du Groupe.

La maison-mère a reçu, en 2014, pour la quatrième année consécutive, le label Top Employers Institute qui distingue les entreprises françaises pour l'excellence de leurs pratiques en termes de politiques, programmes et pratiques en ressources humaines.

1 • Emploi

1.1 Effectif total et répartition par sexe, âge et zone géographique

Effectif total Groupe (maison-mère + filiales concernées)	31/12/13	31/12/14
En Équivalent Temps Plein	49 463	54 014
En effectif physique	50 007	54 790

Le *reporting* sur les effectifs porte sur 93,69 % du Groupe en chiffre d'affaires et 16 filiales en lieu et place de 11 l'année précédente.

En 2014, la maison-mère a recruté 2200 personnes. 800 personnes ont bénéficié de contrats aidés.

Répartition par âge (effectif physique en %)	31/12/13	31/12/14
Moins de 26 ans	4,73 %	4,41 %
26-35 ans	27,41 %	27,85 %
36-45 ans	33,74 %	32,54 %
46-55 ans	29,20 %	28,98 %
56 et +	4,92 %	6,21 %

Répartition par zone géographique (effectif physique en %)	31/12/13	31/12/14
France	90,97 %	83,39 %
Europe hors France	6,48 %	7 %
Reste du monde	2,56 %	9,61 %

L'Europe est prise au sens géographique et inclut donc la Suisse. L'augmentation de pourcentage dans le reste du monde vient de l'intégration de 5 filiales supplémentaires à l'international.

Répartition par sexe (effectif physique en %)	31/12/13	31/12/14
Femmes	19,57 %	19,08 %
Hommes	80,43 %	80,92 %

Les politiques visant à faire progresser le taux de féminisation sont détaillées dans le thème de l'égalité de traitement.

Répartition hommes/femmes par zone géographique	Hommes		Femmes	
	31/12/13	31/12/14	31/12/13	31/12/14
France	36 314	36 404	9 176	9 284
Europe hors France	2 930	3 427	309	411
Reste du monde	977	4 506	301	758

1.2 Rémunérations et évolution

Rémunérations	31/12/13	31/12/14
Masse salariale globale brute Groupe (en k€)	1 978 059	2 057 067
RMPP maison-mère (Rémunération moyenne par Personnel en Place = mesures générales + catégorielles + individuelles)	2,8 %	2,8 %

La Rémunération Moyenne du Personnel en Place permet de mesurer la progression moyenne de salaire issue des mesures générales, individuelles et catégorielles pour les salariés présents à l'effectif sur la période considérée. Elle permet d'apprécier l'évolution réelle du pouvoir d'achat et permet la comparaison avec les autres entreprises. Elle a progressé de 2,8 % pour la maison-mère en 2014.

Dans la maison-mère, un accord sur l'indemnité de maintien du pouvoir d'achat (IMPA) permet de gérer les situations dans lesquelles les rémunérations de certains salariés auraient évolué moins vite que l'inflation sur une période de référence de quatre ans. Environ 570 bénéficiaires sont concernés pour l'exercice 2014.

La direction de la RATP (maison-mère) et l'ensemble des organisations syndicales représentatives ont signé le 19 mars 2014 un *Accord collectif relatif aux garanties complémentaires incapacité, invalidité et décès des salariés de la RATP*. Ce dispositif instaure au 1^{er} janvier 2015 un régime collectif obligatoire de prévoyance lourde, complétant les prestations versées par la Sécurité sociale ou le régime spécial RATP, avec des garanties homogènes et identiques pour tous les salariés, contractuels et statutaires, cadres et non cadres.

Cet engagement va permettre d'améliorer les conditions matérielles d'existence des salariés ou de leurs proches, lors d'accidents de la vie particulièrement graves, en instaurant deux niveaux de garanties :

- un niveau obligatoire, pris en charge intégralement par l'entreprise ;
- un dispositif complémentaire, offrant aux salariés la possibilité de renforcer leur couverture avec des options à leur charge.

1.3 Embauches et sorties

Embauches et sorties (en nombre entier = en valeur absolue)	31/12/13	31/12/14
Embauches	3 394	4 005
Sorties	2 741	3 312
• retraites	1 051	1 040
• démissions	543	892
• licenciements	611	802
• autres*	536	578

*La rubrique « Autres » inclut les décès, les ruptures conventionnelles et les fins de CDD.

Le nombre d'embauches et de sorties est essentiellement lié aux volumes de départs en retraite, aux offres nouvelles de transport, et au développement des filiales. Dans les cinq ans qui viennent, plus de 20 % de l'effectif de la maison-mère seront renouvelés.

Concernant les embauches, le Groupe doit satisfaire deux enjeux majeurs. Le premier concerne le renouvellement des compétences, ce qui suppose à la fois d'identifier les métiers et besoins en compétences de demain (en maîtrise d'ouvrage, en ingénierie...) et d'identifier les compétences critiques et stratégiques indispensables au maintien de l'expertise du Groupe (compétences ferroviaires en particulier).

Le second est relatif à l'insertion professionnelle, en lien avec l'environnement social et urbain. L'accueil des jeunes et leur formation en alternance constituent donc un marqueur fort de la politique d'emploi. En 2014, près de 800 personnes éloignées de l'emploi ou de la qualification ont bénéficié de cette politique, via les contrats d'accompagnement dans l'emploi (CAE), les contrats de professionnalisation et enfin les emplois d'avenir. L'entreprise a respecté l'engagement d'ouvrir 400 Emplois d'avenir pour moitié en 2013 puis en 2014 sur la région Île-de-France, dans le cadre des

orientations gouvernementales françaises. 550 jeunes de moins de 26 ans ont par ailleurs été recrutés directement en CDI après avoir satisfait aux tests de sélection.

2014 a été l'année de mise en application du contrat de génération signé avec l'ensemble des organisations syndicales représentatives, le 11 décembre 2013, en application de la loi du 1^{er} mars 2013. Ce contrat prévoit des engagements chiffrés en faveur du recrutement des jeunes et du maintien dans l'emploi des seniors. Il définit également les modalités d'accueil et d'intégration des nouveaux salariés, le tutorat des dispositifs d'insertion et d'alternance, ainsi que la prise en compte des conditions de vie au travail des salariés en fin de carrière.

2 • organisation du temps de travail

2.1 Organisation du temps de travail

Salariés à temps partiel (effectif physique)	31/12/13	31/12/14
Proportion dans le Groupe	3,30 %	3,45 %

Plus de 96 % des salariés du Groupe sont à temps plein. La maison-mère offre aux salariés qui le souhaitent, des opportunités de temps partiels, par souci d'équilibre entre vie professionnelle et vie personnelle.

Les modes particuliers de fonctionnement et d'organisation du travail, dans certaines filiales de RATP Dev, se traduisent par la fixation de temps partiels résultant des contrats de travail, par exemple pour les conducteurs de bus de lignes scolaires.

2.2 Absentéisme

Absentéisme (nombre de jours d'absence par salarié)	31/12/13	31/12/14
Tous motifs confondus *	12,57	12,59

*à l'exception des congés pour maternité.

Les absences pour maladie, y compris de longue durée, représentent plus de trois quart des absences.

L'absentéisme reste marqué dans certains secteurs d'exploitation, ce qui conduit à la mise en œuvre d'une politique toujours plus vigilante de prévention et d'accompagnement.

Les informations relatives aux accidents du travail sont développées dans le chapitre sur la santé et la sécurité.

De manière générale, l'amélioration du présentéisme reste un enjeu fort pour l'entreprise en matière de performance sociale.

3 • relations sociales

3.1 Organisation du dialogue social : procédures de consultation, négociations

2014 a été une année marquée par les élections des représentants des salariés au conseil d'administration de la maison-mère et les élections des délégués du personnel et membre des comités d'établissements à l'issue desquelles le paysage syndical a quelque peu évolué.

Depuis 2007, la conflictualité baisse à la maison-mère, pour s'établir à un niveau inférieur à celui du secteur, entreprises publiques et privées confondues. Le dispositif d'alarme sociale joue pleinement son rôle dans la prévention des conflits sociaux, puisque seulement 6 % des alarmes déposées ont été suivies d'un préavis de grève en 2014, ce qui constitue une amélioration par rapport à 2013 (8 %).

Le taux de conflictualité a baissé à nouveau en 2014. Il se situe à 0,42 jour de grève/agent contre 0,54 en 2013.

Les filiales du Royaume-Uni ont un dialogue social très structuré et la prévention des conflits est centrale. Manchester a mis en place une procédure de règlements des « griefs » en 2014. En Italie, la prévention des conflits est obligatoire et en cas de désaccord persistant, la médiation est assurée par le Préfet.

3.2 Bilan des accords collectifs

Accords collectifs signés dans l'année	2013	2014
Nombre d'accords signés dans l'année	59	79

À la maison-mère, de nouveaux accords transversaux structurants complètent ceux de 2013. Ils portent sur l'évolution des métiers (technicité et qualification à la maintenance); l'accompagnement des parcours professionnels et de la mobilité; la santé au travail (attribution d'un congé spécial d'ordre médical); la rémunération et le développement des compétences de l'encadrement ou encore la mise en place d'un régime collectif de prévoyance. Par ailleurs, de nombreux accords locaux prennent en considération les conditions de travail des agents (modalité d'attribution des congés, aménagements de services, tutorat...).

Le mode de gouvernance du Groupe s'appuie sur un dialogue social décentralisé. Les filiales françaises conduisent leurs propres cycles de discussion, sur l'ensemble des thématiques entrant dans le champ des négociations annuelles obligatoires (NAO) comme sur des sujets plus spécifiques (intérêt, accord génération...). Sur le sujet des salaires, une concertation a été menée systématiquement dans les filiales françaises qui n'entraient pas dans le champ de la loi en matière de NAO.

En Algérie, RATP El Djazaïr a signé en 2014, un accord triennal portant sur la rémunération, les évolutions de carrière, la prévention des conflits et l'exercice du droit de grève.

4 • santé et sécurité

4.1 Conditions de santé et de sécurité au travail

Le groupe RATP confirme, dans son plan stratégique, son ambition d'exemplarité en matière de conditions de travail et de santé au travail. En matière de prévention, la maison-mère s'appuie sur un service autonome de santé au travail employant trente-trois médecins du travail.

Par ailleurs, la maison-mère met à la disposition de l'ensemble de ses salariés, un service de médecine de soins entièrement gratuit, qui exerce son activité dans plusieurs centres médicaux.

Les conditions de santé et de sécurité au travail mobilisent toutes les filiales, en France comme à l'international. La prévention des accidents du travail est une préoccupation centrale et de plus en plus de filiales, en complément du travail avec leurs structures dédiées en interne, font appel à des compétences externes : médecins et psychologues du travail, ergonomes, ostéopathes.

4.2 Bilan des accords sur ces sujets

Fin 2011, la maison-mère a signé, pour cinq ans, un accord sur la prévention des risques psychosociaux. Depuis cette signature, une plate-forme de conseil et d'appui à vocation opérationnelle a été mise en place. Elle peut être saisie par les managers, les représentants syndicaux, les médecins du travail ou les salariés eux-mêmes (dans le cadre d'une procédure dite de demande d'attention).

En France, nombre de filiales assurant notamment des lignes interurbaines (Société des Transports départementaux de la Marne, Cars Dunois) ont fait évoluer les conditions de conduite en nuit (double équipage). Un grand nombre ont signé des accords intergénérationnels. À Annemasse, l'Inspection du Travail a signalé comme exemplaire la qualité du résultat du contrat de génération de TP2A. Ces accords prennent en compte l'âge pour l'attribution des services de forte amplitude. STI Centre a signé un accord pour étendre la couverture mutuelle des conducteurs de bus scolaires (contrats précaires).

4.3 Accidents du travail (fréquence, gravité, maladies professionnelles)

Accidents du travail	31/12/13	31/12/14
Nombre d'accidents du travail avec arrêt	2 649	2 740
Nombre de jours d'arrêt	134 850	156 679
Nombre d'heures travaillées	68 818 164	79 192 723
Taux de fréquence	38,49	34,60
Taux de gravité	1,96	1,98

Les causes des accidents du travail varient peu : déplacements ou chutes avec dénivellation, agressions.

Pour la maison-mère, le taux de fréquence continue de décroître. Cependant, la durée des arrêts pour accidents du travail et de trajet augmente, ce qui génère une hausse du taux de gravité. Pour travailler à la prévention des accidents, depuis 2012, la maison-mère a renforcé et professionnalisé

les missions Prévention des Risques et Protection de la Santé (PRPS) placées au niveau des départements, en lien avec les ressources humaines. Par ailleurs, un partenariat a été mis en place, depuis 2013, entre la maison-mère et l'Institut national de veille sanitaire dont l'objectif est de créer un système de surveillance épidémiologique pour mieux identifier les facteurs de risques potentiels sur la santé des salariés.

Dans les filiales françaises de RATP Dev, une démarche de mise en cohérence et de partage de bonnes pratiques en matière de prévention et d'évaluation des risques a été mise en place. Elle se traduit notamment par un modèle de document unique homogène pour faciliter le travail des filiales et améliorer l'approche de l'entreprise sur ces questions.

Les filiales du Royaume-Uni travaillent en conformité avec la norme Occupational Health and Safety Assessment Series (OHSAS 1800), système de management de la santé et de la sécurité au travail. À Manchester, Metrolink a élaboré en 2014 un Plan Sécurité avec des objectifs chiffrés de réduction des accidents du travail et organisé un premier forum sur ces sujets avec de nombreuses parties prenantes.

En Afrique du Sud, le sujet est cadré par l'Occupational Health and Safety Act et complété par des audits de site. En Algérie, RATP El Djazaïr gère un plan de prévention des risques professionnels et a amélioré, en 2014, les conditions de travail du personnel intervenant sur des postes exposés (réduction du temps de travail et diminution du nombre de nuits consécutives).

En Italie, Gest dispense des formations sur la sécurité au travail et analyse les accidents de travail avec le CHSCT, la médecine du travail et les responsables de la sécurité. Hong Kong Tramways développe des formations relatives au bien-être au travail.

5 • Formation

5.1 Politiques mises en œuvre

La formation est un élément structurant pour inscrire dans la durée la performance du groupe RATP sur le plan social, humain et économique. Dans la maison-mère :

- trois salariés sur quatre sont formés chaque année ;
- le plan de formation 2014 a consacré environ 7 % de la masse salariale brute à la formation, dont 2 % à la formation initiale, bien au-delà de l'obligation légale de 1,6 % (jusqu'au 31 décembre 2014).

Deux textes encadrent la formation pour la maison-mère : l'accord sur la formation professionnelle continue du 10 janvier 2013 et les orientations triennales de la formation professionnelle.

Le groupe RATP s'est doté d'une Université qui a pour objectif le partage d'une culture commune.

Cette Université fédère tous les salariés du Groupe, de toutes catégories, d'horizons et de métiers divers autour d'une offre de formation transversale (notamment dans le domaine du management). Elle est dotée d'un centre de formation, le Campus, basé à Noisiel en Seine-et-Marne qui est plus particulièrement dédié à l'accompagnement de l'intégration et de l'évolution professionnelle.

La maison-mère permet à ses salariés d'évoluer tout au long de leur carrière, la formation est un vecteur essentiel de cette évolution.

Dans toutes les filiales françaises, exploitant des lignes urbaines, inter-urbaines ou spécialisées (transport à la demande ou transport de personnes

à mobilité réduite), priorité est donnée à la formation des conducteurs. Cars Dunois a même remporté un trophée pour la qualité de sa formation. En dehors des obligations légales, les formations de prévention des conflits et de gestion des situations d'urgence sont très fréquemment mises en œuvre. Une formation a été mise en place portant sur l'accessibilité des personnes en situation de handicap sur tous les réseaux RATP en France. Un référent par filiale a ainsi été formé pour permettre aux équipes une meilleure compréhension des sujets liés au multi-handicap.

Toujours en France, un programme de formation a été créé, à destination des personnels travaillant à la construction de nos offres de service et à l'amélioration de la relation avec les voyageurs.

À l'international, les filiales multiplient les initiatives et développent des synergies pour satisfaire les besoins très importants de formation liés aux recrutements pour l'exploitation des réseaux.

Au Royaume-Uni, Metrolink a lancé à Manchester sa propre académie de formation en réponse aux besoins de ses 100 conducteurs de tramway recrutés depuis 2010 : un simulateur de conduite innovant a permis de réduire la durée de formation individuelle tout en satisfaisant 99 % des conducteurs. En Algérie, la Setram a ouvert en mai 2014 la première partie de son institut de formation au transport ferroviaire urbain (cf. sociétal). À Mumbai, un des plus grands défis avant l'ouverture de la première ligne de métro, a été de former les 600 conducteurs nouvellement recrutés. La Metro One Operation (détenue à 70 % par la joint-venture entre RATP-Transdev) s'est appuyée sur l'expertise des réseaux de RATP Dev à Séoul et à Nanjing, allant jusqu'à importer un simulateur de conduite.

Aux États-Unis, RATP Dev McDonald Transit a instauré une collaboration pour la formation du personnel recruté pour le tramway de Tucson en Arizona en juillet 2014 et celui de Washington en fin d'année. Les équipes ont mis en commun des modules de formation technique et collaboré pour étudier l'évolution des procédures de sécurité.

À Manille, le contrat d'expertise technique signé par RATP Dev (avec le consortium Light Rail Manilla) comporte un volet relatif à la formation du personnel local, particulièrement dans la perspective d'extension de la ligne. Il en sera de même à Riyad en Arabie Saoudite.

5.2 Nombre total d'heures de formation

Formation	2013	2014
Nombre d'heures de formation	2 076 386	2 131 115

6 • Égalité de traitement

6.1 Mesures égalité femmes/hommes

L'accord relatif à l'égalité professionnelle et salariale entre les femmes et les hommes, mis en œuvre au sein de la maison-mère, a été prolongé jusqu'en août 2015. Trois domaines sont ciblés : la rémunération, avec la réduction de 10 % de l'écart salarial ; le recrutement, avec la féminisation des départements actuellement sous le seuil de 10 % de femmes ; et enfin la féminisation des catégories cadres.

En 2014, des actions importantes se poursuivent pour lutter contre les stéréotypes (notamment dans la perception des métiers) ; favoriser en pratique

l'égalité dans les conditions d'exercice des métiers; concilier vie familiale et vie professionnelle.

En 2014, plus de 41 % des cadres recrutés par la maison-mère sont des femmes. Le taux de recrutement de femmes dans la catégorie des opérateurs est de 22 %. Ces résultats permettent d'atteindre l'objectif d'augmentation de la féminisation des métiers dont le taux est aujourd'hui de 20,1 %.

Les filiales françaises de RATP Dev disposent aussi d'accords d'égalité femmes/hommes et féminisent leurs effectifs. À titre d'exemple, STI Allier adopte des mesures facilitant l'équilibre vie professionnelle-vie privée notamment pour les mères de famille. STI Centre a signé des contrats de mixité pour favoriser l'accès à nos métiers des personnels féminins. Deux filiales se distinguent par des taux de féminisation significatifs : 21 % pour les cars Jacquemard et 30 % pour CeoBus qui a lancé en complément, une campagne d'information pour les recrutements.

Égalité femmes/hommes	31/12/13	31/12/14
Proportion de femmes dans l'effectif physique total	19,57 %	19,08 %
Proportion de femmes cadres de direction	33,23 %	30,42 %

Enfin, le nouveau conseil d'administration de la RATP, nommé en juillet 2014, a porté à près de 30 % les administrateurs féminins.

6.2 Mesures en faveur de l'emploi et de l'insertion des personnes en situation de handicap

Emploi et insertion des personnes en situation de handicap (périmètre France)	31/12/13	31/12/14
Nombre d'embauches de personnes en situation de handicap	41	52
Nombre total de salariés en situation de handicap	1 439	1 493

Pour cet indicateur, les chiffres portent sur le seul périmètre France (maison-mère et filiales françaises du périmètre). L'extension du périmètre du reporting n'influe pas sur cet indicateur.

L'accord en faveur de l'emploi des personnes en situation de handicap, signé en 2011 et actuellement en vigueur, est le sixième pour la maison-mère. Il prévoit de recruter entre 2012 et 2015, *a minima* 120 personnes en situation de handicap sur une diversité d'emplois, d'opérateur à cadre. En trois ans, une centaine de salariés en situation de handicap ont déjà été recrutés.

L'accord associe les mesures d'insertion et de réinsertion (notamment en matière de formation) avec l'aménagement des postes de travail. Il a pour objectif de mieux prendre en compte toutes les dimensions de la vie sociale des salariés, particulièrement en matière d'habitat.

Les filiales françaises s'impliquent dans les mesures en faveur de l'emploi et de l'insertion des personnes handicapées. Cars Dunois a obtenu un trophée, dans le Loiret et l'Eure-et-Loir, pour la conclusion de contrats de professionnalisation avec des personnes reconnues travailleurs handicapés. STI Centre a reçu un prix régional lors de la semaine de l'emploi des travailleurs

handicapés (taux de 16 % sur l'un de ses sites). En novembre 2014, une semaine de sensibilisation à la question du handicap s'est tenue au siège de RATP Dev. Cette démarche de sensibilisation a vocation à être reprise au niveau de l'ensemble des filiales France en 2015.

6.3 Politique de lutte contre les discriminations

Le Groupe publie annuellement son rapport Global compact, conformément à l'engagement pris en 2003, lors de son adhésion au Pacte Mondial de l'ONU. Le Groupe s'est ainsi engagé 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.

Le Code éthique du Groupe rappelle que la diversité, l'égalité des chances, l'ouverture et la solidarité sont des principes d'actions fondamentaux.

La maison-mère a défini quatre domaines prioritaires d'action : le handicap (depuis 1994), l'insertion sociale (depuis 1996), l'égalité entre les femmes et les hommes (depuis 2003) et la gestion des âges (depuis 2009). Chacun fait l'objet d'un accord d'entreprise qui définit des objectifs spécifiques et des indicateurs de suivi pour évaluer les actions mises en œuvre.

Ces accords s'inscrivent dans la continuité d'autres actions significatives, comme l'adhésion à la Charte de la diversité en 2004 ou l'adoption du CV anonyme depuis 2007. En Île-de-France, elle pratique par ailleurs une politique volontariste en faveur de l'emploi dans les zones urbaines sensibles (ZUS).

En 2013, la maison-mère a diffusé auprès de ses managers un guide pratique *Laïcité et neutralité dans l'entreprise*. Le principe de neutralité a été intégré dans le Règlement intérieur de chaque établissement. Une adaptation de ce guide, réalisée en 2014 pour les filiales françaises du Groupe (*Traitement du fait religieux dans les filiales françaises du groupe RATP*) rappelle les principes et règles de droit applicables dans les filiales, selon qu'elles assurent ou non un service public.

La RATP est une des premières grandes entreprises françaises à mettre à disposition de ses managers un tel outil, basé sur des fiches pratiques pour faire face à différentes situations susceptibles de se présenter sur le lieu de travail.

En France comme à l'étranger, les filiales se prévalent des mêmes principes de lutte contre les discriminations et d'égalité de traitement, en conformité avec les législations nationales. En France, la filiale d'Annemasse est la première entreprise de Haute-Savoie signataire de la *Charte de la diversité*. Les filiales de Haute-Savoie utilisent la méthode de recrutement par simulation qui « *donne sa chance à tout le monde* », selon les termes de Pôle Emploi.

Dans les pays anglo-saxons, des statistiques sur la diversité sont fournies aux Autorités organisatrices, conformément aux législations. En Afrique du Sud, le cadrage législatif, The Employment Equity Act 55 de 1998, exclut toute forme de discrimination au travail. Dans ce cadre, BOC (Afrique du Sud) dispose d'un comité dédié au respect de ce sujet et met en œuvre un plan spécifique qui s'accompagne d'un reporting statistique sur la diversité.

7 • Promotion et respect des stipulations des conventions de l'organisation internationale du travail (OIT)

Le groupe RATP a publié en 2011, un Code éthique fondé sur les six valeurs communes au Groupe : l'humain, l'attachement à l'intérêt général, le respect, le professionnalisme au service des clients, le goût du défi, l'ouverture. Ce code, destiné à tous les cadres et agents de maîtrise managers du Groupe, s'inscrit dans la continuité des engagements déjà pris par la maison-mère. Elle a adhéré depuis 2003, au Pacte mondial des Nations Unies et aux dix principes universels énoncés dans les domaines des droits de l'Homme.

Le code rappelle les grands principes tels que le respect des engagements des salariés du Groupe et la vigilance exercée afin de ne pas être passivement complice de toute forme de travail forcé, d'adultes ou d'enfants, y compris chez les fournisseurs. L'élimination des discriminations en matière d'emploi et de profession est une politique à part entière (voir paragraphe *supra*). Le code éthique est accessible sur l'Intranet du Groupe, en langues française et anglaise. Une formation *e-learning* accompagne son déploiement (les détails figurent dans le volet sociétal).

En complément, la bonne application des principes de l'OIT est vérifiée dans le cadre d'un programme d'audits ciblés des fournisseurs (voir volet sociétal).

Les filiales du Royaume-Uni et des États-Unis intègrent depuis de nombreuses années les principes de l'OIT qui sont repris dans les législations nationales ou fédérales.

Tous les fournisseurs doivent ainsi être en conformité avec l'Ethical Trading Initiative Code, référence internationale des bonnes pratiques au travail telles que reconnues par l'OIT. De même, en Afrique du Sud, un code de conduite cadre les achats. En Italie, les fournisseurs remplissent un document spécifique lors des appels d'offres prouvant leur conformité avec les obligations législatives.

INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES

1 • Politique générale en matière environnementale

Viser l'excellence environnementale est l'une des ambitions du groupe RATP qui entend être un acteur de référence dans la transition énergétique et dans le développement de solutions de mobilité durable. Depuis

2009, la maison-mère structure sa politique environnementale autour de quatre grands engagements : le développement de solutions de mobilité durable, les économies d'énergie et la lutte contre le changement climatique, l'action en faveur de la santé des voyageurs et des riverains et l'exemplarité dans les pratiques professionnelles. Dans le domaine de l'énergie, quatre plans d'actions sont engagés sur les thématiques : traction bus, traction ferroviaire, stations/gares et immobilier, pour réduire la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 15 % par kmxvoyageur entre 2004 et 2020. Dans le domaine de la santé, la maison-mère s'est engagée à mener des actions pour améliorer la qualité de l'air sur l'ensemble du réseau de transport, à lutter contre le bruit et les vibrations et à se montrer vigilante vis-à-vis de risques émergents ou encore mal évalués, comme ceux des champs électromagnétiques. Enfin, l'éco-conception des projets, les achats responsables et le management environnemental des sites industriels sont au cœur de la politique d'exemplarité des pratiques professionnelles.

À l'horizon 2025, l'ambition du Groupe est d'être le leader mondial du bus propre avec un parc bus 80 % électrique et 20 % bio-GNV en Île-de-France. La maison-mère vient d'engager une réflexion avec des élus et des experts sur le futur du mode bus à l'horizon 2025 : le projet Bus2025. Cet engagement fort au service de la transition énergétique, le Groupe le porte aussi à l'international : il a signé la charte de l'UITP dans la perspective de la conférence Paris-Climat 2015 (COP21).

1.1 L'organisation de la société pour prendre en compte les questions environnementales

Sites industriels certifiés	31/12/13	31/12/14
Nombre	69	72

Sites industriels dotés d'un système de management environnemental (SME)	31/12/13	31/12/14
Nombre	90	95

En 2009, le Groupe a formalisé ses priorités environnementales à partir d'une analyse risques/opportunités et après consultation de ses parties prenantes.

La politique environnementale du Groupe s'articule autour des missions suivantes :

- en externe, une veille des normes et des réglementations de la France et de la Communauté européenne ;
- en interne, une expertise environnementale, la formation des personnels, l'animation du réseau des correspondants environnement du Groupe et la diffusion des meilleures pratiques professionnelles auprès des correspondants environnement.

La maison-mère poursuit l'amélioration continue de ses démarches environnementales tout en préparant le déploiement de systèmes de management environnemental (SME) au sein des nouveaux sites industriels. 76 % des sites industriels de la maison-mère sont certifiés ISO 14001.

Des filiales ont pris des mesures concrètes pour prévenir et réduire les principaux risques environnementaux et les pollutions générées par leurs activités d'exploitation. Deux d'entre elles (Metrolink à Manchester et

BOC-Gautrain en Afrique du Sud) sont certifiées ISO 14001. Gest à Florence est certifiée ISO 9001. Au Maroc, la filiale Casa Tram a recruté un chargé Hygiène Sécurité Environnement (HSE) pour assurer un système de management environnemental, conforme aux exigences de l'ISO 14001.

1.2 Les actions de formation et d'information des salariés menées en matière de protection de l'environnement

Nombre d'heures de formation	31/12/13	31/12/14
Nombre d'heures	7 168	7 480

En 2014, 7 480 heures ont été consacrées à la formation et à la sensibilisation des salariés de la maison-mère. Ces formations transversales ont concerné 1 112 salariés.

Depuis plusieurs années, la maison-mère mène de nombreuses actions :

- des formations spécialisées;
- une communication interne suivie accessible à tous les salariés;
- la publication de guides pratiques;
- les Trophées RATP des projets éco-conçus (depuis 2012).

1.3 Les moyens consacrés à la prévention des risques environnementaux et des pollutions

Pilotage et traitement des risques environnementaux

La délégation générale au management des risques accompagne les départements et les filiales dans l'élaboration de leur cartographie des risques. Des référents ont été désignés pour piloter les risques environnementaux nécessitant une compétence technique forte : champs électromagnétiques, qualité de l'air et acoustique. Des plans de réduction des risques environnementaux et des commissions sont mis en place.

Champs électromagnétiques (CEM)

Une commission champs électromagnétiques assure la veille sanitaire, réglementaire et technique afin de maîtriser les rayonnements électromagnétiques dans les espaces. Dans le cadre de la généralisation de la 3G/4G dans le réseau francilien, des règles ont été définies avec les opérateurs pour réduire au maximum l'exposition des voyageurs dans chaque gare ou station et tunnel.

Qualité de l'air en milieu souterrain

La qualité de l'air en milieu souterrain fait l'objet d'une attention particulière et d'un programme d'actions continues :

- un réseau de surveillance de la qualité de l'air permet de suivre en continu l'évolution des paramètres gazeux et particulaires dans trois stations de métro et gares de RER. Les mesures hebdomadaires et le bilan annuel de cette surveillance sont disponibles sur le site Internet de l'entreprise depuis 2008. Des campagnes de mesures ponctuelles renforcent cette surveillance;
- la maison-mère collabore à une étude pilotée par l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES) sur la qualité de l'air en souterrain et a mené à bien une

recherche sur le niveau d'exposition des voyageurs à la pollution de l'air à bord des bus, ainsi que sur l'évaluation des émissions diesel lors de chantiers de maintenance ou de rénovation en souterrain.

Prise en compte de l'acoustique

Ce point est traité dans le paragraphe relatif à la prise en compte des nuisances sonores (point. 2.3).

Risque majeur de crue

Le risque inondation est un risque reconnu comme majeur pour le réseau souterrain en Île-de-France. Protéger le réseau souterrain de métro et de RER et les installations techniques est un impératif absolu. Depuis 2002, la RATP a créé sous l'autorité des pouvoirs publics, le Plan de protection contre le risque d'inondation (PPRI) : elle en a nommé le responsable et mis en place une organisation dédiée pour faire face à la crue de la Seine et à celle de la Marne. Une veille constante est exercée et des exercices de simulation sont régulièrement menés.

Moyens consacrés à la prévention des risques environnementaux et des pollutions :

- une équipe d'experts en réglementation des Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE);
- un laboratoire RATP accrédité par le Comité français d'accréditation (COFRAC);
- une cellule de toxicologie du service de santé au travail;
- un réseau d'auditeurs internes ISO 14001 et ISO 9001;
- un conseiller à la sécurité pour le transport des marchandises dangereuses;
- un expert achats responsables.

La prise en compte des risques environnementaux est également prégnante dans les filiales du Groupe. La palette des moyens est variée :

- un plan de prévention des risques environnementaux (RATP El Djazaïr en Algérie);
- une cartographie des risques (Metrolink au Royaume-Uni);
- le recrutement d'un manager dédié à la prévention des risques environnementaux (Selwyns Travel au Royaume-Uni) ou le recours aux conseils d'experts environnementaux (Epsom coaches au Royaume-Uni et Fullington Auto Bus Company aux États-Unis);
- des audits pollution (STI Haute-Savoie Touriscar, Gem'Bus à Genève);
- une étude des risques aux polluants dans l'atelier (la Compagnie des Transports du Boulonnais/CTB).

1.4 Le montant des provisions et garanties pour risques en matière d'environnement sous réserve que cette information ne soit pas de nature à causer un préjudice sérieux à la société dans un litige en cours

L'ensemble des garanties financières à provisionner a fait l'objet d'une évaluation.

2 • Pollution et gestion des déchets

2.1 Les mesures de prévention, de réduction ou de réparation de rejets dans l'air, l'eau et le sol affectant gravement l'environnement

Amélioration de la qualité de l'air en souterrain

La modernisation du parc de trains et l'amélioration du renouvellement de l'air en station, grâce à la création de postes de ventilation ou au renforcement des débits d'air extraits, permettent d'améliorer la qualité de l'air des espaces souterrains.

En 2014, d'importants efforts de modernisation du parc de trains ont eu lieu avec le remplacement de matériels à systèmes de freinage mécanique par des matériels dotés d'un système performant de freinage électrodynamique. Sur la ligne A du RER, les trains les plus émissifs sont progressivement remplacés par du matériel disposant d'un freinage électrodynamique performant (matériel roulant à deux niveaux).

Depuis 2005, la RATP a engagé un ambitieux programme d'amélioration et de modernisation de la ventilation sur ses réseaux souterrains (métro et RER). L'ensemble du réseau est équipé de plus de 300 ventilateurs, fonctionnant 24 heures sur 24. Le plan de progrès a concerné 53 renouvellements de ventilateurs, 61 renforcements et la création de 40 postes de ventilation (sur la période 2005-2014).

Préservation de la qualité de l'air en ville

La RATP s'est engagée avec le Stif, à réduire de 50 % les émissions de particules d'ici mi-2016.

Au 31 décembre 2014, la maison-mère exploite 4 483 bus dont plus de la moitié (57 %) est déjà conforme à la norme Euro 5 ou supérieure (Euro 5-EEV, Euro 6 et véhicules électriques) en termes d'émissions de polluants. Le parc actuel compte notamment 46 véhicules hybrides et 12 véhicules électriques. 213 véhicules hybrides ont été commandés sur les marchés signés en avril et mai 2014; ces véhicules seront livrés au cours du second semestre 2015.

La RATP a pris deux autres engagements complémentaires sur la préservation de la qualité de l'air en ville : le lancement du projet Bus2025, réflexion prospective sur le mode Bus en ville, et la signature de l'étape 3 de la Charte Paris Action Climat. Voir point 3-3 p 18 et point 4-1 p 11.

Nombre de filiales procédant au renouvellement progressif de leur flotte de matériel roulant.

Ainsi, la moitié du parc de véhicules de la filiale de Bourges fonctionne au Gaz Naturel Véhicule et l'autre moitié est en Euro 5.

London United a abandonné toute la flotte d'Euro 2 et réduit les émissions de NOx (oxydes d'azote) par un procédé de réduction catalytique sélective sur les véhicules anciens. La flotte de véhicules hybrides est ainsi passée de 82 véhicules hybrides en 2013 à 110 en 2014 (sur un total de 885). Elle s'est également dotée de quatre véhicules électriques.

La flotte de la filiale London Sovereign (140 véhicules) est composée de 115 véhicules Euro 3, 23 véhicules hybrides et 1 Euro 6. Le dernier véhicule Euro 2 sera retiré de la flotte en 2015. En 2014, 20 % de la flotte d'Epsom coaches a été renouvelée en véhicules Euro 6 avec un objectif de 100 % en 2020. La filiale Bath Bus Company utilise des véhicules à faible niveau d'émission avec du biodiesel.

Aux États-Unis, Fullington Auto Bus Company procède également au renouvellement progressif de la flotte de bus avec des matériels moins énergivores. Mc Donald Transit Associates a équipé une partie de la flotte avec des filtres à particules pour diesel, conformément à la circulaire de l'agence de protection environnementale EPA (Environmental Protection Agency) pour la qualité de l'air.

Qualité de l'eau

Sites équipés d'un système de recyclage des eaux	31/12/13	31/12/14
Nombre	43	50

Depuis 2012, les nouveaux sites de maintenance et de remisage (SMR) de la maison-mère sont tous équipés d'un système de recyclage permettant de limiter considérablement l'utilisation des ressources en eau. Pour assurer la conformité de ses rejets dans le réseau d'assainissement, la maison-mère a équipé la majorité de ses sites industriels d'une station de traitement des eaux résiduaires industrielles (station ERI). Les machines à laver des tramways sont équipées depuis 2012 d'un système de recyclage des eaux (sites de maintenance des lignes T2, T3b, T5 et T7 depuis 2013). Cette solution est désormais standard dans les nouveaux projets. Des équipements de recyclage des eaux ont été installés en 2014 dans les ateliers de maintenance et de remisage des tramways T6 et T8.

Des analyses d'auto-surveillance des rejets industriels sont effectuées sur l'ensemble des sites industriels.

De nombreuses filiales ont réalisé des investissements afin de prévenir les pollutions des sols et des eaux et se sont équipées de bacs de rétention et de décantation des eaux usées. Les filiales (CTY à La Roche-sur-Yon, Flex-Cité en Île-de-France, Metrolink à Manchester et London United à Londres) disposent également d'une station de retraitement des eaux. STI Centre utilise des produits biodégradables sur base végétale pour le nettoyage intérieur des autocars. FlexCité 91 procède au lavage des véhicules sans eau. À Manchester, le tramway est lavé dans une aire de lavage spécifique pour éviter toute pollution. En Afrique du Sud, la filiale BOC-Gautrain récupère les eaux de lavage grâce à un système de filtrage des polluants éventuels. En Algérie, RATP El Djazaïr a mis en place un système d'aspiration d'hydrocurage pour éviter les rejets de calcite.

2.2 Les mesures de prévention, de recyclage et d'élimination des déchets

Sites tertiaires et industriels impliqués dans le tri sélectif	31/12/13	31/12/14
Nombre	116	135

Sont exclues les petites entités considérées comme non représentatives en termes d'activité tertiaire.

Déchets non dangereux (quantité totale) hors chantier	31/12/13	31/12/14
Tonne	17 076	21 520

Déchets dangereux (quantité totale) hors chantier	31/12/13	31/12/14
Tonne	4 849	4 275

En 2014, la maison-mère a traité 18 507 tonnes de déchets non dangereux (DND) par l'intermédiaire de ses différents marchés.

La maison-mère s'est fixé de nouveaux objectifs de recyclage et de réduction des déchets pour la période 2013-2020 :

- la réduction de 5 % de la production de déchets ;
- l'augmentation de 10 % de la part de valorisation matière.

Depuis plusieurs années, elle a mis en place un tri sélectif des déchets sur ses sites industriels et tertiaires avec la volonté de mieux maîtriser l'ensemble des déchets produits.

En 2012, la RATP s'est engagée à participer au plan local de prévention des déchets de la ville de Paris. Elle mène à ce titre une opération de prévention sur le site tertiaire Jules Vallès avec l'objectif de réduire de 10 % la production de déchets sur une période de deux ans. Début 2014, différents indicateurs ont ainsi été mis en place avec un *reporting* trimestriel de façon à pouvoir dresser un bilan global de cette opération, à l'horizon 2016. Dans le cadre de l'introduction au Code de l'Environnement du décret n° 2011-828 du 11 juillet 2011, une opération de tri et de déshydratation des déchets alimentaires de la restauration a été mise en place au siège social en 2014. Les biodéchets produits sont collectés par un prestataire dédié. En 2014, la maison-mère a commencé une vaste opération de renouvellement de la tenue des agents au contact du public et à cette occasion, elle a mis en place un dispositif original de collecte interne et de valorisation matière des anciennes tenues avec l'association le Relais d'Emmaüs France pour une période de trois ans.

De nombreuses filiales en France et à l'international ont mis en place le tri et le traitement des déchets industriels (boues, huiles usées, hydrocarbures, filtres, etc.). Elles se sont équipées de dispositifs spécifiques : débouilleur-déshuileur, séparateur d'hydrocarbure avant rejet ou dispositif de récupération des matières polluantes (huiles, batteries, etc.).

En France, la filiale STI Centre a signé un contrat de maintenance des pneumatiques pour le recyclage des pneumatiques usagés. En Suisse, la filiale TPC achète des fournitures issues de matières recyclées et soustraite à une société spécialisée la récupération des déchets (papier, plastique, etc.).

Au Royaume-Uni, London United a installé une paroi de protection pour le réservoir d'huile diesel et antigel. London Sovereign procède au recyclage des lubrifiants, des huiles et du métal, (batteries, aérosols, etc.) et utilise des tissus récupérés pour la maintenance. Pour les rejets dans l'air, Gest à Florence a installé un filtre pour l'aspiration des fumées lors des soudures. Aux États-Unis, la filiale Mc Donald Transit Associates procède au recyclage des fluides de maintenance et établit chaque année un *reporting* auprès des clients. En Afrique du sud, BOC-Gautrain recycle les matières industrielles (aluminium, verre, métal). En Algérie, RATP El Djazair a fait l'achat de bacs de récupération des huiles et des graisses usagées ainsi que de containers pour le stockage des hydrocarbures.

2.3 La prise en compte des nuisances sonores et de tout autre forme de pollution spécifique à une activité

Réclamations des parties prenantes concernant le bruit et les vibrations	31/12/13	31/12/14
--	----------	----------

Nombre	416	624
--------	-----	-----

Personnes exposées au seuil limite de la Directive UE 2002/49/CE	31/12/13	31/12/14
--	----------	----------

Nombre	7 128	21 782
--------	-------	--------

Cet indicateur concerne le périmètre Europe. Il est calculé en faisant abstraction de l'indice utilisé et du seuil par mode de transport (routier, ferré).

En Île-de-France, la RATP est proactive pour prévenir les conflits avec ses riverains, en instruisant les questions acoustiques et de vibrations posées par les projets de construction aux abords de ses infrastructures.

Plaintes « riverains » : recensement et suivi des plaintes

L'accroissement du nombre des plaintes « riverains » au cours des vingt dernières années traduit la variation de la sensibilité des riverains au bruit. La maison-mère répond à toutes les plaintes des riverains franciliens : celles-ci sont suivies de diagnostics des infrastructures voire de mesures acoustiques et/ou vibratoires détaillées au domicile du plaignant.

En 2014, 150 plaintes ont été comptabilisées en plus, par rapport à 2013. Cette augmentation significative n'a pourtant pas pour origine une dégradation importante de la qualité des infrastructures mais elle traduit plutôt la variation de la sensibilité des riverains (multi-exposition, cumul des niveaux au cours d'une journée, effet socio-culturel, dégradation du cadre de vie, démenagement vers l'hyper-centre, etc.).

Réduction des nuisances sonores

Différentes opérations sont menées par la maison-mère pour réduire la répercussion de ses activités sur la qualité de vie des franciliens :

- cartographie des zones critiques sur ses 143 km de tronçons aériens ;
- modernisation du matériel roulant ferroviaire et renforcement des exigences techniques en matière de bruit intérieur des matériels roulants et de bruit extérieur des matériels circulant en aérien en adoptant les spécifications européennes STI (Spécifications techniques d'interopérabilité) ;
- lancement de travaux de résorption des points noirs bruit (PNB) par traitement des façades ou construction de murs anti-bruit en 2013 ;
- adoption de mesures préventives :
 - augmentation du nombre de kilomètres meulés : 116 km de rails sont désormais meulés chaque année (tous réseaux confondus) ;
 - optimisation des dispositifs de sonorisation des gares aériennes.

En 2014, le triplement du nombre de personnes exposées est lié à un double facteur :

- l'augmentation du nombre de filiales incluses dans le *reporting* 2014 ;
- une comptabilisation plus détaillée pour les voies de circulation départementales et communales pour les modes routiers.

Cette augmentation significative ne permet pas de refléter l'implication du groupe RATP pour la résorption des points noirs du bruit menée depuis trois ans dans le cadre d'une convention Ademe/RATP sur le périmètre Epic (traitement de façade, 75 personnes concernées) ni l'impact du remplacement du matériel roulant sur la ligne 5 du métro de Paris (93 personnes concernées). Il en est de même pour la réduction du nombre de personnes exposées hors Île-de-France où les efforts des collectivités en termes de remplacements de chaussées, de tarification unique, de covoiturage, de réduction de vitesse, d'implantation de murs antibruit, etc. sont peu visibles sur l'indicateur.

3 • utilisation durable des ressources

3.1 La consommation d'eau et l'approvisionnement en eau en fonction des contraintes locales

Consommation totale d'eau rattachée à un réseau public (Quel que soit son usage)	31/12/13	31/12/14
M³	920 531	1 207 034

Pour l'année 2014, la consommation d'eau connue de la maison-mère au 27/01/2015 est de 836 756 m³ sur la base des factures réceptionnées. En 2014, la filiale El Djazair en Algérie a mis en place un suivi des compteurs d'eau.

3.2 La consommation de matières premières et les mesures prises pour améliorer l'efficacité dans leur utilisation énergétique

Intégration de l'environnement dans les projets

La maison-mère met en œuvre une démarche d'éco-conception sur l'ensemble de ses projets d'infrastructures, d'espaces et de matériels roulants afin d'optimiser les ressources utilisées. Elle s'est dotée d'un référentiel d'intégration du développement durable dans les projets.

Politique papier

Après une chute de consommation de 26 % entre 2009 et 2012, la maison-mère se fixe un nouvel objectif de baisse de 15 % de la consommation de papier d'ici 2020.

La grande majorité des filiales en France et à l'international met également en place des mesures concrètes de réduction de leur consommation de papier : imprimantes partagées ou à débit limité (Gest à Florence), utilisation de papier recyclé (Londres, Bournemouth, Fullington Auto bus Company aux États-Unis), papier FSC Forest Stewardship Council (London United) et promotion du courrier électronique (Mc Donald Transit Associates aux États-Unis).

3.3 La consommation d'énergie et les mesures prises pour améliorer l'efficacité et le recours aux énergies renouvelables

Consommation totale d'énergie	31/12/13	31/12/14
Ktep (kilo tonnes équivalent pétrole)	256,55	259,12

Répartition de la consommation d'énergie par usage en %	31/12/13	31/12/14
Traction ferroviaire	36,7 %	37,5 %
Traction Bus	39,5 %	40,7 %
Bâtiment	23,8 %	21,8 %

À travers son plan stratégique Groupe *Vision 2020*, la RATP s'engage à réduire les émissions de GES et les consommations d'énergie de la maison-mère de 15 % par km x voyageur sur la période 2004-2020.

Une politique active de performance énergétique est également menée à l'occasion de la rénovation des sites tertiaires et/ou de la création des nouveaux sites de maintenance et de remisage (SMR) accueillant les tramways franciliens. Parmi les exemples les plus notables :

- la réduction de plus de 60 % de la consommation d'énergie du siège social parisien du Groupe (56 000 m²) entre 2007 et 2013. Ce site était répertorié comme un des sites tertiaires les plus énergivores de l'entreprise (voir détail dans patrimoine immobilier);
- l'installation d'une pompe à chaleur sur un site de maintenance et de remisage des tramways, permettant de couvrir 90 % des besoins en chauffage du site (3 000 m²).

Les filiales du Groupe s'inscrivent également dans cette dynamique avec la mise en place d'une série de mesures de réduction des consommations d'énergies fossiles (gasoil, essence, gaz, fioul).

La Compagnie des Transports du Boulonnais (CTB) a mis en place des indicateurs de bonus/malus pour la consommation d'énergie. À la Roche-sur-Yon (CTY/Réseau Impulsyon), des audits de conduite en situation commerciale sont réalisés auprès des conducteurs. Au Royaume-Uni, la filiale de Bournemouth a signé la charte gouvernementale Energy Saving Opportunity Scheme d'engagement de réduction énergétique sur la période 2015-2023.

Au Maroc, Casa Tram a mis en place des indicateurs pour piloter sa consommation d'électricité.

Efficacité énergétique globale des transports du Groupe

Bus2025 : une réflexion sur l'avenir du mode bus

La maison-mère a lancé cette année le projet Bus2025 ; une réflexion globale sur l'avenir du mode bus à l'horizon 2025 avec les acteurs majeurs de la mobilité urbaine (le Stif, des élus et des experts franciliens dans le domaine des transports, de l'environnement et de l'urbanisme).

La réflexion s'organise autour de trois axes :

- accompagner l'évolution de la mobilité en cohérence avec le développement du territoire régional à l'horizon 2025 ;
- anticiper les futures attentes des territoires et des voyageurs pour leur offrir un bus intégré à la ville de demain et des services innovants ;

- mettre en œuvre la transition écologique et énergétique des prochaines décennies par le remplacement du parc bus en électrique et bio-GNV et par le recours à des modes doux, alternatifs et innovants.

Dans le cadre de la convention de financement, le Stif et la RATP ont déjà validé la commande d'ici mi-2016 de 400 nouveaux bus hybrides. En parallèle, certaines lignes feront l'objet d'expérimentations de bus 100 % électriques entre 2015 et 2017 afin d'engager des appels d'offre d'autobus électriques dès 2017 pour des livraisons massives à partir de 2019.

En 2014, la RATP a signé avec EDF un partenariat d'une durée de trois ans visant à intégrer des bus de grande capacité 100 % électriques dans la flotte en exploitation. Cet accord prévoit des essais et des tests sur les différentes chaînes de traction électriques, les batteries, les systèmes de charge et leurs impacts sur les réseaux électriques.

Dans le cadre du projet partenarial Ellisup (bus électrique à batterie au Lithium et à super-capacité) mené sous l'égide de l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise d'énergie) avec d'autres partenaires (EDF, Michelin et Iveco Bus), un test de recharge rapide des batteries est mis en place au terminus de la Porte de Saint-Ouen à Paris.

Modernisation du parc de trains

La modernisation du parc de matériels roulants des lignes A et B du RER, les lignes 2, 5 et 9 du métro, s'est poursuivie en 2014.

Les relevés effectués, sur les lignes 2 et 5, confirment la baisse de consommation énergétique engendrée par le nouveau matériel MF01.

À production égale (VK ou Voiture Kilomètre) par rapport aux anciens matériels, la baisse de consommation s'élève à près de 25 % pour la ligne 5 et 35 % pour la ligne 2 (les écarts constatés s'expliquent par des différences de profil de ligne, la longueur des inter-stations et les charges voyageurs). Sur la ligne 9, où les trains MF01 sont en cours de livraison, des gains du même ordre sont attendus (environ 30 %).

À Manchester, la filiale s'est dotée d'une flotte de tramways plus performants en termes de consommation électrique avec 120 rames de M5000 à plus grande capacité en remplacement des T68, retirés du service depuis avril 2014.

Amélioration des performances des autobus sur le réseau existant

Le Groupe est en recherche continue de solutions permettant de diminuer les consommations de carburants, d'optimiser le confort des voyageurs et de réduire les impacts sur l'environnement (émissions polluantes et bruit) de son parc de bus.

En France, la filiale STI Centre utilise un lubrifiant pour les moteurs de bus qui permet d'améliorer notamment les performances énergétiques et de réduire les émissions de polluants.

Deux autres types de mesures permettent d'améliorer la sobriété énergétique des transports :

- la formation des conducteurs à l'éco-conduite (la plupart des filiales françaises, au Royaume-Uni et à RATP El Djazair). Trois filiales (en Suisse et en Haute-Savoie) ont acquis un matériel d'éco-conduite mutualisé et préparent la mise en place d'un système d'indications visuelles en temps direct pour les conducteurs ;
- l'utilisation de la télématique (systèmes embarqués à bord des véhicules) : en France, les Cars Perrier déploient un dispositif de suivi et d'enregistrement individuel de toutes les données de conduite sur l'ensemble du parc. À Londres, des *debriefings* sont systématiquement faits auprès des conducteurs de London United.

Développement des tramways

Le Groupe participe au développement des mobilités à faibles émissions de CO₂, et notamment au développement du tramway, qui est le mode de transport le plus sobre. En 2014, la RATP a mis en service deux nouvelles lignes de tramway, les lignes T6 et T8. Le réseau tramway exploité par la RATP atteint désormais 95 km en Île-de-France : ses émissions sont de 3,7 g CO₂ par voyageur km.

Gares et stations

La maison-mère a lancé un vaste programme (2013-2015) de *relamping* à LED de l'ensemble des stations et des gares de son réseau soit près de 250 000 points lumineux. En 2016, tout le réseau RER et métro en Île-de-France sera ainsi équipé de 50 millions de LED pour éclairer les 369 stations et gares, réparties sur 1,3 million de m². La baisse de consommation énergétique devrait atteindre 50 % sur la partie éclairage.

Patrimoine immobilier

Le groupe RATP a signé le 9 décembre 2013 la Charte pour la rénovation énergétique des bâtiments tertiaires publics et privés proposée par le Plan Bâtiment Durable. Elle anticipe la mise en application, avant 2020, de l'obligation d'amélioration de la performance énergétique dans les bâtiments existants à usage tertiaire ou dans lesquels s'exerce une activité de service public.

La maison-mère gère un patrimoine d'environ un million de m² dont 69 sites tertiaires et 73 sites industriels. Pour la gestion de son patrimoine immobilier, la RATP définit un schéma directeur énergétique. Ce document de programmation est destiné à établir le cadre pluriannuel d'investissement en matière de gestion énergétique du patrimoine. Depuis 2010, une cinquantaine d'audits énergétiques a été réalisée sur des bâtiments tertiaires et sur les sites industriels. Les consommations énergétiques des bâtiments tertiaires ont baissé de 24 % par rapport à 2007.

La RATP a engagé un programme majeur de réduction des consommations d'énergie de son siège social grâce à une série de mesures complémentaires : l'installation de LED avec détection de présence, le remplacement des systèmes de chauffage et de ventilation, la mise en place d'un mécanisme de régulation des températures et celle d'un nouveau système de refroidissement des locaux techniques. Les économies réalisées ont ainsi permis de réduire de plus de 60 % les consommations d'énergie entre 2007 et 2013.

Au Royaume-Uni, les bâtiments des filiales de Manchester, d'une filiale du Surrey et de Bournemouth sont équipés de LED, de détecteurs de présence, d'interrupteurs automatiques, de systèmes de veille et de systèmes de programmation du chauffage. La filiale de Florence a installé un système de chauffage avec horaires optimisés dans tous les bâtiments et des interrupteurs électriques dans les bureaux. En France, un techniwatt (boîtier économiseur d'électricité) a été installé dans les bâtiments de la filiale Vienne Mobilités.

Développement des solutions de mobilité durable

Le Groupe a retenu trois principaux axes de développement :

- l'intégration de services de mobilité complémentaires à l'offre de transport collectif pour faciliter les premiers et derniers kilomètres ;
- la simplification de l'usage des différents services de mobilité par une organisation des espaces facilitant les correspondances et par des services d'information multimodaux ;
- l'intégration de la dimension d'écomobilité dans les programmes de développement des infrastructures.

Dans le cadre de sa politique « réseaux ferrés-modes actifs en faveur de l'intermodalité », la RATP met à disposition de ses voyageurs 1 600 places de stationnement pour vélos sous abris et en libre accès, dans 94 gares et stations. Une consigne sécurisée pour vélos de 430 places, « L'îlot Vélos », est implantée dans une gare de la ligne A du RER (elle est accessible sur abonnement, carte Navigo ou carte dédiée).

3.4 L'utilisation des sols

La maison-mère est l'une des dernières entreprises industrielles à Paris à exercer en centre-ville des activités d'exploitation et de maintenance. La politique patrimoniale de la RATP poursuit ainsi deux objectifs : développer son outil de production et optimiser l'emprise de ses sites industriels en les intégrant dans la ville et en proposant une mixité fonctionnelle, alliant logement, pérennisation de l'emploi industriel et amélioration des infrastructures. La mixité fonctionnelle est un enjeu fondamental de la politique patrimoniale de la RATP. La maison-mère s'est ainsi engagée avec la Ville de Paris dans une démarche de valorisation du tissu urbain et de dynamisation de la vie des quartiers.

La transformation de l'ancien centre bus de Lagny-Pyrénées à Paris entreprise en 2012, va permettre la construction d'un ensemble immobilier comprenant en sous-sol, un centre de remisage et d'entretien pour les bus de la RATP et en surface, dix bâtiments de bureaux. L'espace libéré conduira à la création d'une crèche et d'un collège (fin des travaux prévue pour 2017). La RATP a été récompensée par le prix du meilleur projet international en matière de renouvellement urbain par l'Institut canadien d'Urbanisme, pour cette opération.

Un projet urbain du même ordre (Jourdan-Montrouge) est en cours de réalisation Porte d'Orléans à l'occasion de la rénovation du centre bus et de l'atelier de maintenance. La nécessité d'augmenter la capacité des lieux a conduit la RATP à transformer et à moderniser l'équipement tout en le valorisant à travers une opération immobilière d'envergure, intégrant la construction de 650 logements sociaux.

4 • changement climatique

4.1 Les rejets de gaz à effet de serre (GES)

Émission de gaz à effet de serre des bâtiments	31/12/13	31/12/14
Tonnes de CO ₂ équivalent	91 631	92 577

Émission de gaz à effet de serre de la traction (modes ferrés et bus)	31/12/13	31/12/14
Tonnes de CO ₂ équivalent	480 855	522 081

Indicateur Groupe hors les filiales OrlyVal Service et Metrolink.

La politique Énergie et climat de la maison-mère vise à poursuivre l'accroissement de sa sobriété énergétique et à réduire son empreinte carbone. La maison-mère réalise un bilan actualisé de ses émissions de gaz à effet de serre tous les trois ans. Ces calculs montrent une diminution de 6 % des

émissions de GES liées à la consommation énergétique sur la période 2004-2012, à offre constante.

La RATP a signé en octobre 2014, aux côtés de la Ville de Paris, l'étape 3 de la Charte Paris Action Climat. En tant que partenaire du Plan Climat Énergie de Paris, la RATP s'engage sur les objectifs suivants d'ici 2020 (par rapport à 2004) :

- 15 % d'émissions de gaz à effet de serre (par voy.km);
- 15 % de consommation énergétique (par voy.km);
- 40 % de consommations énergétiques pour les bâtiments.

La réduction des émissions de GES est un engagement stratégique pour toutes les filiales au travers de :

- l'utilisation de biogazole et/ou des essais de biocarburant divers (c'est le cas au Royaume-Uni et particulièrement à Bath Bus Company);
- le renouvellement progressif du parc en véhicules hybrides ou en Euro 6 (voir point 3-3);
- à Manchester, une initiative est en cours pour intégrer des critères environnementaux de réduction de GES dans les futurs marchés passés avec l'autorité organisatrice de Manchester TFGM (Transport for Great Manchester). La filiale du Surrey (Epsom Coaches) a installé des systèmes de régulation et de contrôle à bord des véhicules avec l'objectif de réduire d'au moins 4 % la consommation de carburant, associée à l'utilisation du biogazole. L'introduction de la télématique à bord des bus a réduit de 3,5 % la consommation de carburant en 2013 et la projection est d'atteindre les 4 % par an.

Création de l'institut Efficacity pour la transition énergétique

L'institut Efficacity pour la transition énergétique a été créé par le gouvernement en 2013 dans le cadre des engagements nationaux et européens de réduction de 20 % des consommations énergétiques et des émissions de GES à l'horizon 2020. Sa vocation est de piloter des travaux de recherche pour améliorer l'efficacité énergétique et l'empreinte carbone de la ville à ses différentes échelles urbaines (bâtiments, quartiers, ville). La RATP figure parmi les 35 partenaires. Parmi les programmes de cet institut, la RATP est leader du programme « Pôle Gare hub énergétique ».

Projet de recherche européen « Ticket to Kyoto »

L'objectif du projet européen et partenarial d'innovation « Ticket to Kyoto » était d'échanger et d'expérimenter des solutions afin de limiter les émissions de CO₂ des transports en commun. Lancé en 2011, ce projet qui regroupait cinq partenaires, opérateurs et autorité organisatrice de transport public urbain (STIB pour Bruxelles, RET pour Rotterdam, moBiel pour Bielefeld, TfGM pour Manchester et la RATP), s'est achevé en mai 2014.

4.2 L'adaptation aux conséquences du changement climatique

Les infrastructures de la maison-mère sont globalement peu sensibles aux évolutions du climat, sauf aux risques majeurs de crue (voir point 1-2). Le risque de crue centennale de la Seine est traité dans le paragraphe relatif aux moyens consacrés à la prévention des risques environnementaux. La maison-mère a adapté le matériel roulant en prévision de variations climatiques plus fortes (vitrage athermique des bus, ventilation réfrigérée à bord des matériels roulants).

Adaptation aux conditions météorologiques sévères

Les mesures prises par les filiales pour faire face à des conditions météorologiques sévères constituent un premier pas dans la prise en compte des conséquences du changement climatique.

Parmi ces mesures, on trouve la mise à disposition d'équipements spécifiques enneigement (saleuse, fraise à neige, etc., en Haute-Savoie, à Genève) mais le plus important est la mise en place accrue de plans de prévention pour les épisodes climatiques sévères et extrêmes. Ainsi, un nombre important de filiales a élaboré des schémas de transport adaptés en période hivernale, des plans de prévention climat ou des plans intempéries (en France, en Suisse, en Italie, au Maroc). Manchester a mis en place une série de procédures dans le cadre d'un plan climat incluant les phénomènes d'enneigement, la canicule et les crues pouvant affecter le matériel et les infrastructures. En 2014, les procédures du Plan climat ont été améliorées avec la mise en place d'un système d'alerte spécifique ainsi qu'une formation des conducteurs à la conduite lors d'intempéries.

Aux États-Unis, le plan de prévention climat de Mc Donald Transit Associates intègre les mesures d'évacuation pour les épisodes climatiques extrêmes (tornade, ouragan). La filiale Hong Kong Tramway a également rédigé un guide d'instruction et de prévention contre les épisodes climatiques extrêmes (typhon).

5 • Protection de la biodiversité

Les mesures prises pour préserver ou développer la biodiversité

Les efforts de protection de la biodiversité portent essentiellement sur la végétalisation des réseaux et des infrastructures et le respect de la biodiversité locale. En Île-de-France, la maison-mère privilégie la végétalisation des plateformes des nouveaux tramways et expérimente sur certains sites industriels et tertiaires la végétalisation des toitures (52 % de la toiture du siège est végétalisée).

Au Royaume-Uni, les filiales de Manchester, de Bournemouth et de Londres ont entrepris la végétalisation de leurs centres d'exploitation et/ou de stations (une station centrale du tramway à Manchester).

À Florence, une grande partie de la plateforme du tramway est également couverte de sedum. Casa Tram a entrepris des plantations de palmiers le long de la ligne du tramway et envisage la construction d'une pépinière afin de préserver la biodiversité le long de la ligne et au niveau du centre de maintenance et d'exploitation. En Afrique du Sud, les espèces végétales agrémentant les sites sont toutes des espèces locales. Les plantes exogènes sont remplacées par des plantes locales adaptées à l'environnement dans le respect de la politique nationale de gouvernance environnementale de l'EMP (Environmental Management Project).

INFORMATIONS SOCIÉTALES

1 • Impact territorial, économique et social de l'activité

Développer et améliorer les transports publics, c'est contribuer efficacement au développement économique et social d'un territoire qui jouira d'une plus forte attractivité (installation d'entreprises, commerce, tourisme). Chaque euro investi dans le transport public génère quatre euros de retombées dans le reste de l'économie (chiffres Union internationale des transports publics - UITP).

1.1 En matière d'emploi et de développement régional

L'UITP a établi, dans son observatoire de l'emploi dans les transports publics, que les opérateurs de transport sont le plus souvent dans le Top 5 des employeurs d'une région. Cette règle se vérifie pour le groupe RATP, en Île-de-France comme en France et à l'international (le nombre d'emplois directs créés figure dans la partie sociale).

La réalisation d'infrastructures de transport entraîne également la création d'emplois indirects, notamment dans la chaîne d'approvisionnement. Ainsi, en 2014, les 2 173 M€ de chiffre d'affaires achats (CA achats facturés) de la maison-mère ont généré quelque 25 000 emplois indirects (en équivalent ETP). Ce chiffre, en légère baisse par rapport à l'année 2013, est dû essentiellement au ralentissement de l'exécution des marchés de matériel roulant ferroviaire et autobus sur la période (-157 M€ enregistrés par rapport à l'année 2013). Le ratio est ainsi de 11,5 ETP par M€ de chiffre d'affaires achats.

Nombre d'emplois indirects (en équivalent temps plein)	2013	2014
Emplois indirects générés par les fournisseurs, dont :	28 000	25 000
• emplois indirects auprès des titulaires	9 700	9 650
• emplois indirects auprès de leurs sous-traitants	18 300	15 350

La Fondation groupe RATP contribue aussi à la dynamique économique et sociale des territoires, en soutenant des projets associatifs autour des thèmes de l'égalité des chances, de l'accès à la culture et à l'éducation, du lien social et de l'entraide. En Île-de-France, elle a ainsi mis en place un programme d'actions spécifiques, *espritTram*, à l'occasion des créations et prolongements de lignes de tramway mises en service de 2012 à 2014 qui représentent des enjeux sociétaux forts. Ce programme compte plusieurs axes :

- accès à la culture en partenariat avec des établissements culturels, comme le Parc de la Villette concernant les territoires desservis par les lignes T1, T2, T3, T5, T6 et T8;
- accès à l'éducation avec un programme de bourses;

- soutien aux associations œuvrant pour le lien et l'entraide, et l'égalité des chances. À titre d'exemple, la Fondation a soutenu un projet photographique avec l'École de la deuxième chance de Sarcelles;
- programme d'accompagnement au microcrédit avec l'Association pour le droit à l'initiative économique (Adie), dans le cadre du partenariat signé depuis 2012.

Ce programme a permis d'aider 105 micro-entrepreneurs sur les territoires du tramway T1 en Île-de-France mais aussi à Charleville-Mézières et Boulogne-sur-Mer. À la Roche-sur-Yon, CTY a participé à des opérations conduites par l'Adie, tout comme à Vierzon où STU a prêté un bus itinérant dans le cadre d'actions citoyennes.

1.2 Sur les populations riveraines et locales

La maison-mère a signé en novembre 2014, avec la Ville de Paris, un protocole d'accord pour la création de 2 000 nouveaux logements à Paris d'ici 2024, dont au moins 50 % de logements sociaux, dans le cadre de la restructuration de ses sites industriels.

La RATP mène, depuis plus de 20 ans, une politique volontariste en matière de production de logements : plus de 4 000 logements, dont 2 000 logements sociaux, ont été créés en Île-de-France entre 1994 et 2014. À Paris, sur la même période, la mobilisation de la RATP a permis la construction de 2 200 logements dont 1 330 logements sociaux.

La Fondation mène des programmes permettant d'agir sur les territoires du Groupe. En 2014, 214 projets ont été soutenus, pour 33 569 bénéficiaires directs. Le programme « *destination associations* » a permis d'accompagner 70 associations pour 30 401 bénéficiaires. Les projets soutenus sont le plus souvent portés par des structures créées par les habitants des quartiers. Un exemple : l'association Entraide, dans le 19^e arrondissement de Paris, touche 400 personnes résidant dans un ensemble d'immeubles, au travers d'actions diverses (soutien scolaire, cours de cuisine, sorties, activités estivales) qui permettent de renforcer le lien social.

2 • relations entretenues avec les personnes ou les organisations intéressées par l'activité de la société

2.1 Conditions de dialogue avec ces personnes ou organisations

2.1.1 LES RELATIONS AVEC LES INSTITUTIONNELS

Les relations avec les institutionnels et notamment avec les autorités organisatrices de transport, font partie intrinsèque de l'activité des transporteurs. Le groupe RATP y prête un soin particulier dans les pays et les régions où il exploite des réseaux. À cette fin, la maison-mère a créé six agences de développement territorial en Île-de-France. Ces agences entretiennent une coopération et un dialogue permanents avec les acteurs institutionnels.

Pour la maison-mère, les relations avec le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) sont régies par un contrat pluriannuel d'une durée de quatre ans. Ce contrat prévoit la réalisation d'objectifs quantifiés en matière de qualité et d'offre de service avec un mécanisme de bonus/malus.

Pour RATP Dev, la nature des relations avec les institutionnels dépend des termes du contrat, variables d'un pays à l'autre, notamment en ce qui concerne le portage des risques industriels et commerciaux.

Les relations avec les autorités organisatrices vont au-delà des liens contractuels. Ainsi, fin 2014, la maison-mère a choisi d'associer des institutionnels à sa réflexion sur l'avenir du mode bus à l'horizon 2025 et constitué un groupe de travail composé du Stif, d'élus et d'experts franciliens dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'urbanisme (projet Bus2025). En effet, à cette échéance, la reconfiguration du paysage institutionnel, la mise en service d'une partie du réseau du Grand Paris Express ainsi que la transition énergétique programmée du matériel roulant bus sont autant d'éléments qui constituent une opportunité pour le développement du bus en Île-de-France.

RATP Dev développe des partenariats avec les collectivités locales. Ils permettent de contribuer aux débats sur le transport et de conserver un lien dynamique avec l'ensemble des autorités décisionnaires, au-delà des seuls clients. Dans ce cadre, les partenariats avec l'association Ville de France et l'Association des Directeurs Généraux des Communautés de France permettent de rester au contact de l'ensemble des problématiques des collectivités locales françaises, dans le contexte de la réforme territoriale en cours.

2.1.2 LES ASSOCIATIONS DE VOYAGEURS DU TRANSPORT

Le dialogue avec les associations de voyageurs est une préoccupation centrale du groupe RATP. En Île-de-France, un protocole de concertation signé en 1996 et complété d'un avenant de 2005, préside aux conditions du dialogue avec 17 organisations nationales de consommateurs et d'usagers du transport. La concertation est animée par un responsable dédié, assurant également des fonctions de médiateur. En 2014, les échanges ont porté notamment sur la propreté dans les stations de métro et gares du RER, la qualité de l'air dans le métro, l'information des voyageurs en temps réel et en situation perturbée, la réorganisation de la politique commerciale, le prolongement de la ligne 14. Une lettre trimestrielle aux associations et un bilan annuel complètent ces échanges. Deux représentants d'associations siègent au conseil d'administration de la RATP.

Les filiales du Royaume-Uni entretiennent des relations étroites avec les associations de voyageurs (Londres, Manchester, Bournemouth), souvent sous l'égide des autorités organisatrices ou de la chambre de commerce. À Florence, Gest les consulte en partenariat avec l'autorité organisatrice. Toutes les filiales françaises prennent en compte les attentes de leurs voyageurs : soit directement avec les associations (STU Bourges ou TimBus dans le Val d'Oise le font avec les collectivités locales), soit *via* des comités d'usagers (Boulogne-sur-Mer ou FlexCité 77). Grâce à ce dialogue, à Annemasse, TP2A a augmenté de plus de 10 % la fréquentation de son réseau depuis quatre ans.

Le Groupe échange aussi avec la communauté des voyageurs par le biais des réseaux sociaux. En Île-de-France, depuis 2014, toutes les lignes de métro, de RER et de tramway exploitées par la RATP disposent de comptes Twitter dédiés. Un compte Twitter dédié au service clientèle a été ouvert en novembre 2014 et complète le dispositif digital.

2.1.3 LES ASSOCIATIONS DE DÉFENSE DE L'ENVIRONNEMENT

La maison-mère poursuit son partenariat avec deux associations de la Région Île-de-France : Airparif, association agréée par le Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie en charge de la surveillance de la qualité de l'air francilien, et Bruitparif (observatoire du bruit en Île-de-France).

Au-delà des relations avec les associations, elle entretient une collaboration avec l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe). Elle a signé en 2014, un avenant à la convention de 2010 pour la résorption des points de bruit sur les communes d'Arcueil, de Cachan et de Gentilly. Ses experts sont en lien direct avec les riverains impactés par des nuisances acoustiques ou vibratoires. La maison-mère est aussi liée par des conventions quadripartites (Région, Conseil général, communes) pour promouvoir une mobilité durable en Île-de-France.

Les échanges sont réguliers dans les filiales anglo-saxonnes (Royaume-Uni et États-Unis) ainsi qu'en Afrique du Sud. Dans les filiales françaises, on peut citer à titre d'exemple la collaboration de la Société du téléphérique du Salève avec les associations Nature et Montagne.

2.1.4 LES ASSOCIATIONS REPRÉSENTANT LES PERSONNES HANDICAPÉES ET À MOBILITÉ RÉDUITE

Conformément à la loi de 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », le groupe RATP poursuit en France la mise en accessibilité de ses réseaux, à l'exception du métro parisien reconnu comme une exception par le législateur. Le groupe RATP poursuit une politique volontariste pour faciliter l'égalité d'accès au transport.

En Île-de-France, elle est co-construite avec les associations. Depuis 2009, un protocole de concertation entre la maison-mère et neuf associations représentant les personnes handicapées et à mobilité réduite, cadre la façon de travailler. Outre des réunions mensuelles, un Comité consultatif de l'accessibilité se réunit deux fois par an, en présence du président-directeur général du Groupe.

En partenariat avec la SNCF (depuis 1993), l'association « Compagnons du Voyage » propose un service d'accompagnement « porte à porte » pour les personnes en difficulté. Un personnel spécialement formé assiste ainsi 50 % d'adultes handicapés, un quart de personnes âgées et un quart de mineurs handicapés.

Le groupe RATP a aussi développé en 2014, des démarches pédagogiques pour encourager les personnes fragiles ou à mobilité réduite à utiliser les réseaux de transport :

- en Île-de-France, le programme École de la mobilité urbaine a réalisé trois films pédagogiques d'animation conçus en coopération avec les associations;
- à la Roche-sur-Yon, des ateliers de mobilité spécifiques sont complétés par l'accompagnement d'une hôtesse lors d'un premier voyage en bus.

D'autres filiales travaillent sur la sensibilisation au handicap : journées de sensibilisation en présence des élus (Annemasse, Bourges, région Centre par exemple); organisation de manifestations sportives associant personnes valides et personnes en situation de handicap. Les filiales offrant des services dédiés (Charleville-Mézières, Moulins ou les filiales FlexCité en Île-de-France) multiplient les partenariats pour améliorer leurs prestations, au plus près des besoins des personnes en situation de handicap.

Par exemple, dans le Val d'Oise, la filiale collabore avec une trentaine de centres médico-sociaux.

Cette démarche se retrouve à l'international. Au Royaume-Uni, London United collabore avec le Royal National Institute for the Blind; Epsom Coaches travaille avec des associations de seniors; Metrolink, qui exploite le tramway de Manchester, améliore les prestations grâce à son partenariat avec le Disability Design Reference Group. En Chine, Hong Kong Tramways travaille avec une vingtaine de services officiels en charge des personnes en situation de handicap. Cela permet d'adopter des dispositifs concrets pour faciliter le déplacement des personnes mal voyantes.

2.1.5 LES ASSOCIATIONS OU LES STRUCTURES D'INSERTION

La maison-mère multiplie les actions avec les associations ou les structures d'insertion professionnelle. Ainsi, elle s'adresse aux missions locales de Pôle Emploi pour le recrutement des jeunes en contrats Emplois d'avenir (cf. volet social). Dans le même esprit, elle a participé à une soixantaine de forums emploi en partenariat avec les collectivités locales. Par ailleurs, elle poursuit une démarche pédagogique, les « Ateliers de mobilité », visant à expliquer l'utilisation des transports (lecture de plans, connaissance des différents modes...) à des populations socialement fragiles pour faciliter leur intégration notamment dans la recherche d'un emploi. En 2014, ses salariés ont assuré 192 ateliers de mobilité auprès de 1 970 bénéficiaires. À ce chiffre, il convient d'ajouter une cinquantaine d'ateliers externalisés, réalisés par AGIR ABCD ou la Fondation agir contre l'exclusion (Face) dans le cadre d'une convention.

La Fondation groupe RATP a aussi engagé en 2014, une dizaine de partenariats de proximité dont l'objectif est l'insertion professionnelle. Certains, grâce au soutien de professionnels en activité, aident les jeunes diplômés issus de quartiers populaires à trouver un emploi (Mozaïk RH, Nos quartiers ont des talents). D'autres concernent les jeunes en décrochage scolaire (École de la deuxième chance) ou encore les femmes en difficulté d'emploi (Femmes dignes, Force Femmes).

La Fondation soutient également plusieurs « ressourceries », lieux de recyclage d'objets usagés destinés à la revente, animés par des personnes éloignées de l'emploi.

Les filiales de RATP Dev s'associent également aux démarches des associations d'insertion ciblant les publics en difficulté d'emploi. En France, la filiale de Vierzon, partenaire de Pôle emploi, offre la gratuité du transport le premier mois de travail suivant une période de chômage. Moulins Mobilité et Sqybus dans les Yvelines travaillent avec l'École de la deuxième chance et recrutent des jeunes en contrat Emplois d'avenir. FlexCité 92 recrute en priorité des bénéficiaires du RSA. Aux États-Unis, Fullington Auto Bus Company s'intéresse particulièrement aux vétérans.

Par ailleurs, la maison-mère poursuit une politique active d'assistance aux personnes en situation d'exclusion rencontrées sur ses réseaux franciliens. Une structure opérationnelle dédiée, le Recueil social, entre en contact avec ces personnes et les accompagne, si elles le souhaitent, vers des structures d'hébergement. En 2014, la maison-mère a complété ces dispositifs. En juillet, elle a signé avec Emmaüs Solidarité une convention relative à la création, à titre expérimental, d'un lieu d'accueil de jour à Charenton-le-Pont (Val-de-Marne) pour les personnes en situation de grande exclusion. En février, en partenariat avec la mairie du 18^e arrondissement de Paris, elle a signé une convention avec l'association Coordination Toxicomanies

pour apporter une réponse à la présence récurrente de toxicomanes dans certaines stations du métro en les orientant vers des structures spécialisées dans le traitement des addictions.

2.1.6 LES RELATIONS AVEC LES ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT

Le groupe RATP a une longue tradition de partenariat avec les établissements d'enseignement. En Île-de-France, des démarches pédagogiques sur mesure sont entreprises avec les établissements scolaires situés à proximité des nouveaux tramways. Pour accompagner l'arrivée du tramway T8 en Seine-Saint-Denis et du T6 entre Châtillon et Vélizy-Villacoublay, 4 500 élèves ont été sensibilisés aux règles de sécurité et d'usage des tramways par des salariés de la maison-mère. Dans le cadre de ses campagnes « Restons civils sur toute la ligne », la maison-mère propose un programme de prévention des incivilités qui comprend des interventions en milieu scolaire, assurées par ses salariés ambassadeurs. Elle a en outre développé, en partenariat avec le Rectorat de l'Académie de Paris, un kit pédagogique à destination des enseignants « La civilité ça change la ville ».

En France comme à l'international, les filiales travaillent avec les établissements d'enseignement sur différentes thématiques :

- la sensibilisation à l'utilisation des transports en commun pour des élèves des écoles ou des collèges (Bournemouth au Royaume-Uni ou Boulogne-sur-Mer en France);
- la sécurité routière et la prévention des accidents, préoccupations majeures traitées par exemple par Casa Tram au Maroc. En France, cette thématique est souvent complétée par des exercices d'évacuation des cars, notamment sur les lignes scolaires;
- le respect des règles et la prévention des comportements portant atteinte à la sécurité (STU Bourges, Boulogne-sur-Mer, Cars Dunois);
- l'ouverture aux métiers du transport pour les élèves en difficulté (Metrolink à Manchester) ou pour ceux des filières technologiques (STI Centre et Fullington Auto Bus Company aux États-Unis);
- l'ouverture aux universités : Bournemouth a signé en 2014 un partenariat avec l'Université. Manchester accueille des étudiants de l'Université de Leeds. RATP El Djazaïr a mis en place un partenariat avec l'École polytechnique d'architecture et d'urbanisme d'Alger et l'Université de Grenade (Espagne) pour conduire un travail de recherche.

La Fondation groupe RATP est aussi très active en matière d'éducation. Dans le cadre de son programme *Trajets d'Avenir*, elle accorde depuis 2009, des bourses permettant à des étudiants talentueux issus de milieux modestes, d'accéder à des études longues ou à des filières d'excellence. Cette aide financière se complète par un accompagnement collectif ou par le soutien de mentors attitrés, tous cadres volontaires du groupe RATP. Des rencontres avec des managers du Groupe, coordonnées par la Fondation, offrent une passerelle vers le monde du travail à des jeunes sélectionnés dans le cadre des partenariats avec l'Université de Cergy-Pontoise, Telecom ParisTech et Telecom SudParis, HEC et INSA Centre Val de Loire à Bourges. 69 étudiants ont bénéficié de ce programme en 2014.

La Fondation est par ailleurs devenue membre de l'Alliance des Mécènes pour l'Éducation, projet de mécénat collectif dédié à la lutte contre le décrochage scolaire. 1 200 collégiens ont été concernés pour l'année scolaire 2013/2014.

2.2 Actions de partenariat

En Île-de-France, la maison-mère a pour ambition de promouvoir la culture à travers les partenariats. La politique culturelle de la RATP dans ses espaces vise à agrémenter le parcours de ses voyageurs et à participer à la culture urbaine.

En 2014, le département de la communication et de la marque a conclu plus d'une centaine de partenariats avec les acteurs clefs de la ville et les institutions culturelles majeures :

- 78 partenariats culturels dédiés plus particulièrement à la musique, à la littérature et au patrimoine. Depuis 2013, la RATP a fait de la photographie le nouveau fer de lance de sa politique culturelle, autour d'un programme ambitieux permettant à ses voyageurs de découvrir l'actualité de la création photographique contemporaine;
- 14 partenariats sportifs parmi lesquels on peut citer « Les Mercredis du handball » qui visent à promouvoir la diversité et à faire découvrir les métiers du transport aux jeunes filles issues de quartiers sensibles d'Île-de-France. La RATP reste très investie dans le rugby, sport en adéquation avec les valeurs du Groupe. Dans le cadre de son partenariat avec la Fédération française de rugby, 400 collégiens ont participé à l'édition 2014 des « Mercredis du rugby »;
- 17 partenariats institutionnels (festival international du film de l'environnement, semaine de la mobilité durable, semaine du développement durable...).

Par ailleurs, la maison-mère a développé un partenariat scientifique avec l'Institut du cerveau et de la moelle épinière (ICM) afin de contribuer à l'étude des troubles de la marche qui affectent les personnes atteintes de pathologies cérébrales. L'entreprise souhaite par ce biais recueillir des éléments de connaissance concernant les troubles qui peuvent gêner, voire dissuader, les usagers seniors atteints de ce type de pathologies (maladie de Parkinson en particulier) d'emprunter les réseaux de transport. Le soutien de la RATP permet de financer des travaux de recherche.

Les filiales conduisent aussi des manifestations variées dans le cadre de partenariat ou de mécénat :

- des partenariats culturels : au Royaume-Uni ou en Italie, les filiales s'investissent dans des manifestations locales (mécénat d'artistes locaux pour Yellow Buses). En Algérie, RATP El Djazaïr a pour la première fois développé des animations musicales à la station Grande Poste en lien avec le ministère de la Culture. Oran a lancé un concours (*Setram Got Talent*) pour valoriser les talents artistiques des salariés, avec une exposition photographique en clôture. Casa Tram au Maroc a sponsorisé un livre sur le tramway et organisé une semaine de lecture sur le réseau de Casablanca;
- des partenariats sportifs : Metrolink soutient un club de football; STI Centre subventionne le club de basket féminin de Bourges; les filiales des Yvelines sont partenaires de clubs de football, d'athlétisme ou de canoë; Vienne Mobilités d'un club de rugby. La plupart des filiales sont présentes dans les clubs locaux (AlpBus, Cars Dunois, STI Nièvre);
- des partenariats humanitaires : à Alger, la Setram travaille avec des associations en faveur de l'enfance et une manifestation spéciale a été organisée le 1^{er} juin 2014 pour la célébration de la journée internationale de l'enfance. Constantine a organisé trois jours de collecte de sang dans l'entreprise, en collaboration avec le centre hospitalier. En France, certaines filiales fournissent le transport gratuit pour des opérations caritatives : à Annemasse, TP2A le fait avec les Restos du Cœur; Sqybus, en partenariat avec la Fondation, fournit des bus de Noël pour collecter et redistribuer des jouets à des enfants démunis.

Enfin, la collaboration de RATP Dev avec la Fondation groupe RATP se renforce pour proposer des partenariats sur les nouveaux territoires du Groupe. En 2014, lors de la réponse à l'appel d'offres de Valenciennes, RATP Dev a associé étroitement la Fondation groupe RATP à la présentation du volet sociétal. Cela a permis de présenter la variété des projets soutenus, l'attention portée aux enjeux locaux et le recours autant que possible au bénévolat salarié.

Ce type de collaboration prend également place après l'obtention par exemple du contrat de Washington, dans le cadre de la mise en exploitation du DC Street Car, où, en lien avec la Fondation, les salariés de la filiale américaine ont identifié une association de soutien scolaire (Horton's Kids) qui va être soutenue en 2015 par un financement de la Fondation et par du bénévolat local des salariés.

3 • sous-traitance et fournisseurs

Pour ce deuxième exercice de *reporting* du groupe RATP, les questions de la sous-traitance et des fournisseurs sont présentées pour la maison-mère. Pour RATP Dev, le volume d'achats hors énergie étant extrêmement faible et les contextes locaux très diversifiés, la contribution des filiales se limite à des informations qualitatives.

La politique d'achats responsables de la maison-mère s'articule autour des axes suivants : intégrer le développement durable dans les pratiques achats, réduire l'impact environnemental, développer les achats socialement responsables, construire et maintenir des relations équilibrées avec les fournisseurs, et enfin les impliquer dans une démarche RSE. La démarche se décline dans tout le processus achats, le référentiel interne et les outils mis à la disposition des acheteurs (guide achat, fiches pratiques...).

Pour l'année 2014, la formation aux achats responsables s'est poursuivie avec pour objectif l'identification des enjeux, l'acquisition d'un socle commun de compétences et le partage de bonnes pratiques. Ce module est désormais inscrit à l'Académie des achats dans le parcours de formation obligatoire des acheteurs.

Formation	2013	2014
Nombre d'acheteurs formés (depuis 2012)	113	133
Part des acheteurs formés	70 %	83 %

En 2014, le magazine *Décision Achats* a décerné deux trophées à la maison-mère pour des dossiers intégrant une démarche RSE exemplaire, l'un pour son action en faveur des PME, l'autre pour l'insertion de personnes éloignées de l'emploi.

3.1 Prise en compte dans la politique d'achats des enjeux sociaux

Pour la maison-mère, le développement des achats socialement responsables se poursuit auprès des publics éloignés de l'emploi, selon deux axes : la mise en œuvre de clauses d'insertion dans certains marchés et les achats auprès du Secteur adapté et protégé

Les clauses d'insertion sont intégrées dans les marchés de travaux (génie civil, électricité, chauffage et climatisation, métallerie...) liés à la construction ou au prolongement de lignes de tramway, de métro ou encore d'ate-

liers de maintenance (49 % des marchés en cours d'exécution). L'obligation de réaliser des heures d'insertion est également prévue dans les marchés de nettoyage, et de maintenance électrique ou de pelliculage de rames.

En 2014, une réflexion a été menée en interne pour dépasser la vision quantitative des clauses et s'engager dans une démarche qualitative favorisant les dispositifs d'insertion efficaces. Elle a abouti à la définition d'un processus de mise en œuvre des clauses et au recours systématique aux facilitateurs.

L'axe des achats auprès du Secteur adapté et protégé est en recul en 2014 pour des raisons conjoncturelles liées aux procédures de renouvellement des marchés. Ces résultats ne traduisent pas la mobilisation des achats sur le sujet du handicap, les actions menées durant l'année 2014 porteront leurs fruits en 2015.

Les conditions de travail chez les fournisseurs constituent un point de vigilance pour les acheteurs.

Insertion	2013	2014
Nb d'heures d'insertion réalisées (clauses et sous-traitance)	140 000	290 000
Nb de bénéficiaires des dispositifs d'insertion	320	536
Nb de marchés avec clause d'insertion (en cours d'exécution)	83	90
Montant des achats auprès du Secteur Adapté et Protégé (montant des factures HT)	630 k€	472 k€

À Manchester, l'autorité organisatrice Transport for Greater Manchester a édité en février 2014 une déclaration relative à la RSE. Dans ce cadre, Metrolink signe avec ses fournisseurs une charte des achats responsables qui les engage à intégrer tous les critères sociaux et sociétaux, notamment en matière d'équité et d'intégration de populations en difficulté. En Italie, les fournisseurs doivent produire, dès les appels d'offres, un document spécifique prouvant leur engagement responsable. En Afrique du Sud, BOC dispose d'un code de conduite sur les achats.

3.2 Importance de la sous-traitance et prise en compte dans les relations avec les fournisseurs de leur RSE

Pour les 4 724 fournisseurs de la maison-mère en 2014, les résultats se présentent comme suit :

Fournisseurs	2013	2014
Nombre de fournisseurs (directs) de la maison-mère	4 524	4 724
Part des fournisseurs implantés en France (en pourcentage)	95,8 %	95,8 %
Part des PME parmi les fournisseurs directs (en pourcentage)	63 %*	64 %
CA achats auprès des PME (en M€)	343*	361
Part du CA achats auprès des PME / CA achats global (27,8 % hors énergie et matériel roulant)	14,8 %*	16,6 %

*Données corrigées avec la méthodologie adoptée en 2014.

La maison-mère mène une politique active pour soutenir le tissu des PME et l'innovation. Elle facilite l'accès des PME à ses marchés en mettant en œuvre plusieurs leviers : l'allotissement, la simplification des procédures et la possibilité de groupements d'entreprises. Les stipulations de la nouvelle directive européenne prévoyant l'abaissement du plafond de la capacité financière ont été anticipées et appliquées dès mi-2014.

Chaque année, Pacte PME réalise pour le compte de la RATP une enquête auprès de ses fournisseurs-PME permettant de caractériser la relation client-fournisseurs et d'identifier les axes de progrès. La restitution, en présence de PME et d'acheteurs, constitue un moment privilégié d'échange. En novembre 2014, la RATP a organisé son premier forum PME sur le thème du design industriel pour faciliter les rencontres et les échanges entre une vingtaine de PME et les acheteurs de grandes entreprises ou d'instances publiques prescriptrices.

4 • Loyauté des pratiques

4.1 Actions engagées pour prévenir la corruption et actions engagées en faveur des droits de l'Homme

Le groupe RATP a inscrit les risques liés aux achats ou les risques éthiques parmi les risques transversaux sous surveillance dont la maîtrise relève de la mission du *risk manager* et du dispositif de contrôle interne (cf. rapport du président).

Le code éthique du Groupe traite de trois domaines : l'éthique d'entreprise, l'éthique d'employeur, l'éthique citoyenne. Tous les encadrants de la maison-mère ont été formés par *e-learning* en 2014. La formation a fait l'objet d'adaptations et est en cours de déploiement dans les filiales de RATP Dev. Des dispositifs spécifiques s'appliquent dans le cadre de la politique des achats et des relations avec les fournisseurs. Un code de conduite et de déontologie encadre la relation avec les fournisseurs (Instruction générale 499 b). Des audits sociaux sont réalisés pour les marchés de l'habillement. Les résultats de ces audits, confiés à un cabinet indépendant, conditionnent l'attribution des marchés et des actions correctives peuvent être demandées aux fournisseurs.

Audits	2013	2014
Nombre d'audits sociaux réalisés dans l'année (habillement)	10	7
Nombre total d'audits depuis 2000	55	62
Nombre total de sites audités refusés depuis 2000	4	5

4.2 Mesures prises en faveur de la sécurité des voyageurs

La sécurité ferroviaire est une priorité absolue pour le groupe RATP. Elle nécessite d'avoir une vision globale car elle intervient dans tous les métiers : ingénierie, maintenance et exploitation. Depuis juillet 2012, une délégation générale à la sécurité ferroviaire est directement rattachée au président-directeur général. Fin 2014, la maison-mère a repris un cycle de formations

pour sensibiliser les encadrants du secteur de la maintenance aux enjeux de la sécurité ferroviaire, notamment en matière d'éléments fondamentaux de maîtrise des risques et d'importance des procédures.

Cette approche systémique fonde la reconnaissance du savoir-faire du groupe RATP, particulièrement à l'international. En Afrique du Sud, BOC travaille avec les autorités publiques, via le Railway Safety Regulator qui prévoit une accréditation et la mise en place d'un système de management par la qualité. Ces procédures sont complétées par des audits du Transport Education and Training Authority.

En Algérie, la Setram a ouvert en 2014 la première partie de son institut de formation au transport ferroviaire urbain qui permet d'assurer une offre de formation continue. Ce dispositif de professionnalisation promeut la transmission du savoir-faire et de la culture d'exploitation d'un réseau de transport ferroviaire de masse en Algérie. Aux États-Unis, afin de préparer la mise en service du tramway de Tucson et de sensibiliser la population, des messages dédiés à la sécurité ont été intégrés sur le site Internet du nouveau service Tucson Streetcar. Ils comportent des vidéos pédagogiques expliquant les problématiques spécifiques de sécurité liées au partage de la voirie.

note méthodologique relative au reporting extra-financier Exercice 2014

cadre général

La publication du décret 2012-557 du 24 avril 2012 relatif aux obligations de transparence des entreprises en matière sociale et environnementale de la loi Grenelle II rend obligatoire la publication d'informations sociales, environnementales et sociétales pour l'ensemble des sociétés cotées à partir de l'exercice 2012, ainsi que pour les sociétés dépassant certains seuils d'effectifs consolidés ou de chiffre d'affaires à partir de l'exercice 2012 ou plus tard selon les seuils concernés.

Le groupe RATP n'est pas formellement concerné par cette obligation. Il a cependant souhaité l'anticiper et adopter les mêmes règles que celles des entreprises privées en faisant vérifier ses informations sociales, environnementales et sociétales par le commissaire aux comptes (CAC).

périmètre de consolidation

Pour son deuxième exercice de *reporting*, le groupe RATP a choisi de reporter sur la maison-mère et seize filiales de RATP Dev implantées en France, en Europe ou ailleurs dans le monde et représentatives du cœur de métier du Groupe. Le périmètre du *reporting* a vocation à s'étendre progressivement dans les années à venir.

Le périmètre exact de disponibilité des données est précisé pour chaque indicateur dans le *reporting* lui-même.

Il est identique pour l'ensemble des informations à l'exception de :

Informations sociales

- « Rémunération et évolutions » : la notion de Rémunération moyenne des personnels en place (RMPP) ne peut être appliquée que pour la maison-mère ;
- « Mesures en faveur de l'emploi et de l'insertion des handicapés » : seul le périmètre Groupe France est concerné, en raison de la législation nationale.

Informations environnementales

- « Nombre de personnes exposées au seuil limite » : cette information relative à une directive européenne sur les nuisances sonores (directive UE 2002/49/CE) ne concerne de fait que le périmètre Europe ;
- « Actions de formation au développement durable », « Montant de provisions en matière d'environnement » et « Utilisation des sols » : ces informations sont indisponibles dans les filiales ;
- « La consommation d'eau et l'approvisionnement en eau en fonction des contraintes locales » : ces informations sont indisponibles au Maroc et en Afrique du Sud.

Informations sociétales

Les deux informations relatives aux achats : « La prise en compte des enjeux sociaux, l'importance de la sous-traitance » et « La prise en compte dans les relations avec les fournisseurs de leur RSE » sont renseignées en quantitatif pour la seule maison-mère en raison du faible volume d'achats réalisés par RATP Dev.

limites méthodologiques

Les informations sociales, environnementales et sociétales peuvent présenter des limites méthodologiques pour plusieurs raisons : l'absence d'harmonisation des définitions et des législations nationales et internationales, la nature qualitative de certaines données ou les interprétations différentes de normes entre la maison-mère et les filiales de RATP Dev.

Pour la thématique sociale, sur les indicateurs relatifs à l'absentéisme et au taux de gravité, un correctif a été mis au point pour rapprocher les résultats de la maison-mère et des filiales RATP Dev.

Pour la thématique environnementale : cinq indicateurs environnementaux (nombre de sites certifiés, nombre de sites dotés d'un SME et nombre d'heures de formation pour la maison-mère, sites équipés d'un système de recyclage des eaux, sites tertiaires et industriels impliqués dans le tri sélectif) ont fait l'objet de rectificatifs pour l'année 2013.

Les consommations d'eau totales de la maison-mère présentent une incertitude inhérente aux factures réceptionnées au moment de la clôture de l'exercice.

L'indicateur bruit « Personnes exposées au seuil limite de la directive UE 2002/49/CE » est calculé en faisant abstraction de l'indice utilisé et du seuil par mode. En effet, les seuils limites définis par la directive sont en fait :

- un dépassement de l'indice Lden (24 h journée) de 73 dB(A) et de l'indice Ln (nuit) de 65 dB(A) pour le mode ferré ;
- un dépassement de l'indice Lden (24 h journée) de 68 dB(A) et de l'indice Ln (nuit) de 62 dB(A) pour le mode routier.

Il est à noter que le Royaume-Uni a préféré identifier les points noirs du bruit par l'indice LAeq, 18 h et non le Lden.

calendrier de reporting

Afin d'intégrer le *reporting* extra-financier au rapport financier de l'entreprise, le calendrier du *reporting* RSE s'est rapproché du calendrier du *reporting* financier et couvre l'exercice clos 2014. Les informations sociales, environnementales et sociétales sont reportées sur l'année calendaire pleine, soit la période du 1^{er} janvier 2014 au 31 décembre 2014 (douze mois).

Informations sociales

Les directions financière et des ressources humaines ont décidé que les données sociales quantitatives fournies pour le *reporting* étaient les données brutes issues des différents systèmes d'information à la date du 31 décembre 2014. De légères marges d'imprécision existent, mais les tests effectués permettent de les considérer non significatives.

Informations environnementales

Pour les informations environnementales calculées sur la base de relevés de compteurs ou de factures non disponibles à la date de clôture de l'exercice (exemples : eau et énergie hors électricité), le calcul des informations manquantes s'est fait comme suit :

- un calcul « au plus près » du réel des consommations à partir des sources documentées (factures, relevés de compteurs) sur les dix premiers mois de l'année ;
- une projection pour les mois manquants, sur les deux derniers mois de l'année (novembre/décembre).

Les données sociales sont agrégées et/ou converties par GIS à partir des systèmes d'information dédiés aux processus SIRH (Rhapsodie, Acciline). Les informations environnementales relatives aux consommations énergétiques, à l'eau et aux émissions de GES sont agrégées et/ou converties par l'unité IDD à partir des outils existants (Base carbone® de l'Ademe pour les GES). Les données relatives au bruit sont traitées avec un logiciel de simulation acoustique.

2- Pour RATP Dev : la filiale est dotée d'un outil informatique Hyperion qui collecte et traite automatiquement les données remontées des filiales sauf les données relatives aux émissions de GES et au bruit.

Le contrôle interne

Chaque direction, unité ou filiale en charge des données est responsable de l'information produite et doit pouvoir en fournir la justification. Le contrôle final s'effectue lors de la consolidation.

collecte des informations et responsabilités internes

Trois protocoles de *reporting* encadrent la collecte des données et précisent les responsabilités en interne.

La collecte

Le processus de collecte des informations quantitatives du Groupe repose sur deux niveaux :

1- Pour la maison-mère : la direction des ressources humaines (GIS) et l'unité innovation et développement durable (DIT/IDD) ont la responsabilité de produire et de vérifier les données brutes remontant de la maison-mère, auprès d'un réseau de correspondants internes.

2- Pour RATP Dev : la filiale produit et vérifie les données brutes remontées des filiales sauf pour les données relatives aux émissions de gaz à effet de serre (GES) et au bruit. Elles sont collectées par RATP Dev mais produites et vérifiées par l'unité IDD avec les méthodes et outils dédiés.

La consolidation finale des informations chiffrées du Groupe est exercée par la direction financière. Les informations qualitatives sont remontées sur la base d'entretiens et/ou de questionnaires.

L'exercice de *reporting* est rattaché à la direction de la communication. Il est co-piloté par la direction Financière, la direction de la communication et le secrétariat général du Groupe.

Les outils de *reporting* des données quantitatives :

1- Pour la maison-mère : la collecte des données est effectuée à partir des systèmes d'information et des outils existants.

RAPPORT DE L'UN DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Rapport de l'un des commissaires aux comptes sur les informations sociales, environnementales et sociétales consolidées figurant dans le rapport de gestion.

Exercice clos le 31 décembre 2014

En notre qualité de commissaire aux comptes de l'Epic RATP (ci-après « la société » ou « RATP ») et à la suite de la demande qui nous a été faite par la RATP, nous avons établi le présent rapport sur les informations sociales, environnementales et sociétales consolidées relatives à l'exercice clos le 31 décembre 2014 que la RATP a choisi de présenter dans son rapport de gestion (ci-après les « Informations RSE »), par référence aux dispositions de l'article L.225-102-1 du code de commerce.

Responsabilité de la société

Il appartient au conseil d'administration d'établir un rapport de gestion qui, dans le cadre de la démarche volontaire de la RATP, comprend les Informations RSE prévues à l'article R.225-105-1 du code de commerce, préparées conformément à l'ensemble du Protocole de reporting environnemental 2014 et du Protocole de reporting social et sociétal 2014 du Groupe RATP (ci-après les « Référentiels »), dont un résumé figure dans le rapport de gestion sous l'intitulé « Note méthodologique relative au reporting extra-financier » et disponibles sur demande auprès de la direction de la communication de la RATP.

Indépendance et contrôle qualité

Notre indépendance est définie par les textes réglementaires, le code de déontologie de la profession ainsi que les dispositions prévues à l'article L.822-11 du code de commerce. 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 règles déontologiques, des normes d'exercice professionnel et des textes légaux et réglementaires applicables.

Responsabilité du commissaire aux comptes

Il nous appartient, sur la base de nos travaux :

- d'attester que les Informations RSE mentionnées à l'article R.225-105-1 du code de commerce sont présentes dans le rapport de gestion ou font l'objet, en cas d'omission, d'une explication tel que prévu au troisième alinéa de l'article R.225-105 du code de commerce (Attestation de présence des Informations RSE);
- d'exprimer une conclusion d'assurance modérée sur le fait que les Informations RSE, prises dans leur ensemble, sont présentées, dans tous leurs aspects significatifs, de manière sincère conformément aux Référentiels (Avis motivé sur la sincérité des Informations RSE).

Nos travaux ont été effectués par une équipe de 5 personnes entre le novembre 2014 et février 2015 pour une durée d'environ 10 semaines. Nous avons fait appel, pour nous assister dans la réalisation de nos travaux, à nos experts en matière de RSE.

Nous avons conduit les travaux décrits ci-après conformément à la norme d'exercice professionnel portant sur les prestations relatives aux informations sociales et environnementales entrant dans le cadre des diligences directement liées à la mission de commissaire aux comptes (NEP 9090) et à l'arrêté du 13 mai 2013 déterminant les modalités dans lesquelles l'organisme tiers indépendant conduit sa mission et, concernant l'avis motivé de sincérité, à la norme internationale ISAE 3000¹.

1. Attestation de présence des Informations RSE

Nous avons pris connaissance, sur la base d'entretiens avec les responsables des entités concernées, de l'exposé des orientations en matière de développement durable, en fonction des conséquences sociales et environnementales liées à l'activité de la société et de ses engagements sociétaux et, le cas échéant, des actions ou programmes qui en découlent.

Nous avons comparé les Informations RSE présentées dans le rapport de gestion de la RATP avec la liste prévue par l'article R.225-105-1 du code du commerce.

En cas d'absence de certaines informations consolidées, nous avons vérifié que des explications étaient fournies tel que prévu par les dispositions de l'article R.225-105 alinéa 3 du code du commerce.

Nous avons vérifié que les Informations RSE couvraient le périmètre consolidé, à savoir la société ainsi que ses filiales au sens de l'article L.233-1 et les sociétés qu'elle contrôle au sens de l'article L.233-3 du code de commerce avec les limites précisées dans la Note méthodologique relative au reporting extra-financier du rapport de gestion de la RATP.

Sur la base de ces travaux et compte tenu des limites mentionnées ci-dessus, nous attestons de la présence dans le rapport de gestion des Informations RSE mentionnées à l'article R.225-105-1 du code de commerce.

2. Avis motivé sur la sincérité des Informations RSE

Nature et étendue des travaux

Nous avons mené une trentaine d'entretiens avec les personnes responsables de la préparation des Informations RSE auprès des entités en charge des processus de collecte des informations et, le cas échéant, responsables des procédures de contrôle interne et de gestion des risques, afin :

- d'apprécier le caractère approprié des Référentiels au regard de leur pertinence, leur exhaustivité, leur fiabilité, leur neutralité, leur caractère compréhensible, en prenant en considération, le cas échéant, les bonnes pratiques du secteur;

- de vérifier la mise en place d'un processus de collecte, de compilation, de traitement et de contrôle visant à l'exhaustivité et à la cohérence des Informations RSE et prendre connaissance des procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration des Informations RSE.

Nous avons déterminé la nature et l'étendue de nos tests et contrôles en fonction de la nature et de l'importance des Informations RSE au regard des caractéristiques de la société, des enjeux sociaux et environnementaux de ses activités, de ses orientations en matière de développement durable et des bonnes pratiques sectorielles.

Pour les informations RSE que nous avons considérées les plus importantes² :

- au niveau de l'entité consolidante (Epic RATP), nous avons consulté les sources documentaires et mené des entretiens pour corroborer les informations qualitatives (organisation, politiques, actions), nous avons mis en œuvre des procédures analytiques sur les informations quantitatives et vérifié, sur la base de sondages, les calculs ainsi que la consolidation des données et nous avons vérifié leur cohérence et leur concordance avec les autres informations figurant dans le rapport de gestion ;
- au niveau d'un échantillon représentatif d'entités que nous avons sélectionnées³ en fonction de leur activité, de leur contribution aux indicateurs consolidés, de leur implantation et d'une analyse de risque, nous avons mené des entretiens pour vérifier la correcte application des procédures et pour identifier d'éventuelles omissions et nous avons mis en œuvre des tests de détail sur la base d'échantillonnages, consistant à vérifier les calculs effectués et à rapprocher les données des pièces justificatives. L'échantillon ainsi sélectionné représente en moyenne 89 % des effectifs et 88 % de la contribution aux informations environnementales.

Pour les autres informations RSE consolidées, nous avons apprécié leur cohérence par rapport à notre connaissance de la société.

Enfin, nous avons apprécié la pertinence des explications relatives, le cas échéant, à l'absence totale ou partielle de certaines informations.

Nous estimons que les méthodes d'échantillonnage et tailles d'échantillons que nous avons retenues en exerçant notre jugement professionnel nous permettent de formuler une conclusion d'assurance modérée ; une assurance de niveau supérieur aurait nécessité des travaux de vérification plus étendus. Du fait du recours à l'utilisation de techniques d'échantillonnages ainsi que des autres limites inhérentes au fonctionnement de tout système d'information et de contrôle interne, le risque de non-détection d'une anomalie significative dans les Informations RSE ne peut être totalement éliminé.

Conclusion

Sur la base de nos travaux, nous n'avons pas relevé d'anomalie significative de nature à remettre en cause le fait que les Informations RSE, prises dans leur ensemble, sont présentées, de manière sincère, conformément aux Référentiels.

Neuilly-sur-Seine, le 16 mars 2015

L'un des commissaires aux comptes
PricewaterhouseCoopers Audit

Gérard Morin
Associé

Sylvain Lambert
Associé du département
Développement durable

- 1 ISAE 3000 – Assurance engagements other than audits or reviews of historical financial information.
- 2 Les informations RSE les plus importantes sont listées en annexe du présent rapport.
- 3 Les entités sélectionnées pour la vérification sont les suivantes : Epic RATP, Cars Dunois, London United, Metrolink, RATP El Djazair.

Annexe

Informations importantes sélectionnées pour la vérification

Informations sociales quantitatives

- Effectif total et répartition des effectifs par âge, sexe et zone géographique
- Rémunérations et évolutions : masse salariale brute et RMPP
- Embauches et sorties (dont les sorties par motif)
- Proportion de salariés à temps partiel
- Absentéisme
- Bilan des accords collectifs
- Accidents du travail (taux de fréquence et de gravité)
- Nombre total d'heures de formation
- Proportion de femmes cadres de direction
- Nombre de salariés en situation de handicap et nombre d'embauches

Informations sociales qualitatives

- Organisation du dialogue social
- Conditions de santé et de sécurité au travail
- Politique de formation
- Politiques de lutte contre les discriminations

Informations environnementales quantitatives

- Sites industriels certifiés et sites industriels disposant d'un système de management environnemental
- Production totale de déchets dangereux et non dangereux
- Réclamations des parties prenantes concernant le bruit et les vibrations ; Personnes exposées au seuil limite de bruit de la directive UE 2002/49/CE
- Consommation d'eau totale rattachée à un réseau public
- Consommation totale d'énergie et répartition par usage
- Rejets de gaz à effet de serre (Traction et bâtiments)

Informations environnementales qualitatives

- Qualité de l'air
- Efficacité énergétique globale des transports du Groupe

Informations sociétales

- Impact territorial, économique et social de l'activité de la société en matière d'emploi et de développement régional et sur les populations riveraines et locales
- Politique d'achats responsables
- Loyauté des pratiques
- Sécurité ferroviaire



Rapport DU Président

33 Le conseil d'administration

36 Maîtrise des risques
et dispositif de contrôle interne

45 Les procédures internes relatives
au contrôle comptable et financier

48 Annexes

55 Rapport des commissaires aux comptes

Introduction

Conformément aux dispositions de l'article L.225-37 du Code de commerce, l'objet de ce rapport est de rendre compte des conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil d'administration, ainsi que des procédures de contrôle interne mises en place au sein de la RATP.

Le contrôle interne, traduction française des termes anglo-saxons *internal control* ou *business control*, doit être entendu au sens de *maîtrise des activités*. Il doit être appréhendé comme un dispositif d'entreprise visant à assurer :

- la conformité aux lois et règlements en vigueur ;
- l'application des instructions et des orientations fixées par la direction générale ;
- le bon fonctionnement des processus internes de la société, notamment ceux concourant à la sauvegarde de ses actifs ;
- la fiabilité des informations financières.

La structure de ce rapport s'inspire du *cadre de référence* de contrôle interne élaboré à l'initiative de l'Autorité des marchés financiers (AMF) et publié en janvier 2007 en vue de faciliter la rédaction du rapport aux sociétés françaises concernées.

Comme le souligne le cadre de référence de l'AMF, « *en contribuant à prévenir et maîtriser les risques de ne pas atteindre les objectifs que s'est fixée la société, le dispositif de contrôle interne joue un rôle clé dans la conduite et le pilotage de ses différentes activités. Toutefois, le contrôle interne ne peut fournir une garantie absolue que les objectifs de la société seront atteints* ».

Le conseil d'administration étant le garant de la pertinence de l'organisation du contrôle interne, la première partie du présent rapport décrit le fonctionnement et les éléments marquants de ses travaux au cours de l'année 2014. Sont ensuite précisées l'organisation du dispositif de management des risques et de contrôle interne (deuxième partie) et les activités de contrôle et de pilotage contribuant à garantir la fiabilité de l'information comptable et financière (troisième partie).

Le présent rapport a été présenté au comité d'audit dans sa séance du 2 mars 2015. Compte tenu de l'évolution législative intervenue en 2008, il a été approuvé par une délibération du conseil d'administration de l'entreprise¹ du 13 mars 2015.

1 • Le conseil d'administration

1.1 Rappel des principes d'organisation et rôle

En termes de gouvernance, la RATP observe les règles fixées par l'Agence des participations de l'État pour les établissements dont elle assure la tutelle.

Le conseil d'administration de la RATP se compose de 27 membres, en application du décret 84 276 du 13 avril 1984 ; le détail figure en **Annexe 1**. Le Conseil adopte son règlement intérieur conformément aux dispositions de l'article 6-12 du décret n° 59-1091 du 23 septembre 1959 portant sta-

tut de la RATP. Ce règlement est fréquemment modifié dans le cadre de la gouvernance du Conseil.

Le conseil d'administration est présidé par M. Pierre Mongin, renouvelé en tant que président-directeur général de la RATP par décret en date du 24 juillet 2014, pour la nouvelle mandature 2014-2019.

Le conseil d'administration délibère sur les grandes orientations stratégiques, économiques, financières ou technologiques de l'entreprise, notamment le contrat à passer avec l'Autorité organisatrice, le plan d'entreprise et les décisions dans le cadre du contrat de projets État-Région. La préparation de ses délibérations est assurée par trois commissions permanentes, la commission du développement et de la modernisation technique et technologique, la commission économique et stratégique et la commission de l'innovation et du service aux clients.

Un comité d'audit, composé de six administrateurs, est chargé de donner un avis au Conseil, notamment sur les comptes sous l'aspect de la fiabilité des systèmes d'information qui concourent à leur établissement, la gestion financière, les principes de gestion et de présentation comptable, la politique de maîtrise des risques et la communication financière.

Le Conseil approuve les marchés supérieurs à 60 M€, après avis de la Commission de la modernisation technique et technologique et du transport (CMTTT), qui dispose par ailleurs d'un droit d'évocation pour les marchés compris entre 5 et 60 M€.

Le Conseil délègue au président-directeur général ses attributions pour la prise, l'extension ou la cession de participations financières d'un montant nominal inférieur à 2 M€ et pour les opérations de reclassement de titres entre la RATP et ses filiales majoritaires.

Le Conseil fixe à 2 M€ le seuil en deçà duquel le président-directeur général est habilité à décider l'acquisition et l'aliénation de tous biens immobiliers, conformément à l'article 8d du décret du 23 septembre 1959 portant statut de la RATP.

Par ailleurs, le Conseil peut déléguer au président-directeur général, pendant les périodes d'interruption des travaux du Conseil de l'été et de fin d'année, ses pouvoirs en matière d'une part de projets de travaux et de fournitures et marchés et, d'autre part, d'acquisitions et aliénations de biens immobiliers ou de participations financières, sous réserve pour lui de rendre compte au Conseil à sa prochaine séance ordinaire.

Les mandats des administrateurs représentant l'État et représentant les salariés sont gratuits, sans préjudice du remboursement par la RATP des frais exposés pour l'exercice dudit mandat. Pour les membres de la catégorie des personnalités, les indemnités autres que les remboursements de frais de déplacement, dont le conseil d'administration déciderait la création au profit de l'un ou de plusieurs d'entre eux, sont soumises à l'approbation du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'économie et des finances.

Le Conseil fixe, 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. C'est ainsi que ces indemnités applicables aux administrateurs présents aux séances du conseil d'administration et aux séances des deux commissions du Conseil ont été fixées à 148 € par séance de Conseil, et à 74 € par séance de com-

¹ Loi 2008-649 du 3 juillet 2008 portant diverses dispositions d'adaptation du droit des sociétés au droit communautaire, art. 26 et 29 (JO du 4 juillet 2008).

mission, de comité ou de groupe de travail créé par le Conseil, à dater du 1^{er} janvier 2007.

1.2 Les éléments marquants des travaux du Conseil en 2014

1.2.1 NOMINATION DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL POUR LA MANDATURE 2014/2019

L'année 2014 a vu se terminer, en juillet, la mandature 2009-2014 et s'ouvrir une nouvelle mandature de cinq ans jusqu'en juillet 2019. Le Conseil a donc été convoqué pour une séance extraordinaire le 23 juillet 2014 aux fins de proposition de nomination du président-directeur général.

Le Conseil a proposé au gouvernement que Monsieur Pierre Mongin, président-directeur général en exercice, continue à exercer les pouvoirs et fonctions de PDG. Monsieur Mongin a été nommé président-directeur général de la RATP par décret du 24 juillet 2014.

Monsieur Mongin avait préalablement recueilli l'unanimité des voix des commissions de l'Assemblée nationale et du Sénat compétentes les 15 et 16 juillet 2014.

1.2.2 POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT ET MODERNISATION DES RÉSEAUX

Lors de la séance du 31 janvier, les décisions du Stif relatives aux prolongements de lignes confiés à la RATP, aux renforts de rames mais aussi au renforcement d'offre de la ligne 1 au 1^{er} mars (réduction de l'intervalle à 85 secondes entre deux rames aux heures de pointe à matériel constant) ont été évoquées.

Le Conseil a ainsi pu ultérieurement approuver :

- en octobre, les avant-projets afférents au prolongement du T1 de Bobigny à Val de Fontenay et du T3 à Porte d'Asnières ;
- en novembre, l'avant-projet relatif au prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier.

Suite au déroulement d'un débat stratégique en mars, le plan « Bus2025 » a été lancé en juin. Il s'agit de conforter le positionnement de l'entreprise et d'intégrer des évolutions technologiques d'importance visant à réduire les nuisances.

La RATP a lancé sur la ligne A la mise en place du PA SACEM dans le tronçon central de la ligne A du RER et le prolongement de ce pilotage automatique jusqu'à Noisy-Champs.

La situation actuelle d'Orlyval et ses perspectives d'évolution ont fait également l'objet d'un débat, en janvier.

Concernant les matériels roulants, il est important de noter :

- l'approbation, en janvier, de l'acquisition de 12 rames supplémentaires MF01 pour les lignes 2, 5 et 9 ;
- l'approbation, en novembre, d'un avenant aux marchés de fourniture de rames de métro MF 2000 et des prestations associées ;
- l'affectation de quatre rames supplémentaires à la ligne 14 pour densifier les capacités ;

- le feu vert donné par le Conseil en mars pour la fourniture de bus standards 12 m urbains à motorisation diesel et/ou hybride et/ou gaz.

Dans le domaine des nouvelles technologies, le déploiement de la 3G/4G sur le réseau, évoqué en janvier, va permettre un accès à haut débit aux voyageurs qu'ils soient sur les quais ou dans les trains.

Le Conseil a également approuvé le marché de renouvellement des infrastructures du système vidéo de la RATP et la migration vers les services Telecom.

1.2.3 POLITIQUE INDUSTRIELLE, INGÉNIERIE ET LE GRAND PARIS

Un débat stratégique s'est tenu, à l'occasion du conseil d'administration du 31 janvier, sur la RATP et le projet du Grand Paris. Le changement de la direction de la SGP a été évoqué ainsi que les décisions prises par le Stif le 11 décembre 2013 qui ont une incidence sur la RATP. Ainsi, le Stif a-t-il rappelé le cadre d'exercice de la maîtrise d'ouvrage assurée par la RATP s'agissant des travaux de prolongement de la ligne 14.

Les projets en cours concernant les lignes 15, 16, 17 et 18 sont à suivre avec attention. En effet, le Stif s'est déjà prononcé sur les fonctionnalités des nouveaux matériels roulants qui impacteront les performances d'exploitation ainsi que le confort des voyageurs. Quant à la ligne 18, la contrainte fixée par le Stif a été qu'Orlyval fonctionne au moins jusqu'à la date d'ouverture de la ligne 14 pour desservir Orly.

En termes de sécurité, le préfet de région et le préfet de Police ont présidé en janvier un comité de pilotage sur la sécurité du Grand Paris au cours duquel il a été décidé de mutualiser le PC sécurité RATP avec les services de la gendarmerie et de la SNCF.

SYSTRA s'est vu attribuer dans le courant de l'année, s'agissant des marchés du Grand Paris, des contrats d'importance tels celui de la maîtrise d'œuvre du site de maintenance des infrastructures de Vitry, de la maîtrise d'œuvre infrastructure de la ligne 16 et du tronçon Noisy-Champs – Le Bourget ainsi que celui de la maîtrise d'œuvre des infrastructures du tunnel commun des lignes 16 & 17 entre le Bourget et Saint-Denis – Pleyel.

Il est à noter que plusieurs marchés de travaux concernant le prolongement de la ligne 14 ont été approuvés au cours de l'année.

Le président a tenu les administrateurs informés des évolutions en matière de politique industrielle ferroviaire.

1.2.4 ENVIRONNEMENT SOCIAL

En janvier, a été dressé le bilan du dialogue social dans l'entreprise en 2013. Tous les engagements de l'agenda social 2013 ont été tenus. Le plan de formation 2014 a été adopté.

Le ministre du travail, M. Sapin, a parrainé le deux-centième contrat emploi d'avenir avec l'entreprise. Dans le courant de l'année, l'action a été menée autour de cinq grands axes : l'évolution de l'entreprise, les outils du dialogue social, la rémunération, les carrières et conditions de travail, la gestion prévisionnelle des ressources humaines et le développement des compétences.

En mars, le Conseil a approuvé la protection sociale complémentaire d'entreprise.

En mai, les comptes de la CCAS ont été approuvés; son budget prévisionnel l'a été en novembre.

Parallèlement à ces actions, la RATP a poursuivi en 2014 sa politique de logements sociaux par l'intermédiaire de sa filiale Logis Transports.

Le Conseil a approuvé en novembre la politique sociale de l'habitat de l'entreprise.

1.2.5 MAÎTRISE DES ÉLÉMENTS FINANCIERS ET DE LA COMPÉTITIVITÉ DE L'ENTREPRISE

Le Conseil a arrêté les comptes de l'année 2013 lors de la séance du 14 mars, puis examiné et arrêté le compte de résultat semestriel au 30 juin et les comptes consolidés à cette même date.

En novembre, ont été adoptés les budgets de l'Epic et les programmes d'investissements.

Le sujet du RSE (responsabilité sociétale des entreprises) a fait l'objet de débats en 2014, aux séances des comités d'audit, commission économique et stratégique et séance du Conseil. Anticipant l'obligation de publication des informations sociales, environnementales et sociétales, un rapport de gestion intégrant les résultats financiers et les résultats en matière de RSE a été présenté pour la première fois au Conseil de mars. À titre de rappel, en 2013, avait été approuvé le rapport d'activité et de développement durable.

Par ailleurs, le groupe RATP a également fait le choix d'anticiper l'obligation de vérification des informations RSE par les commissaires aux comptes. Celle-ci devra être effective à partir de 2016.

Le périmètre du *reporting* RSE de cette année porte d'une part sur l'Epic RATP, et d'autre part, suite à une marche à blanc réalisée avec des filiales, sur 11 entités qui ont été retenues pour ce premier exercice, dont quatre en France et les autres à l'étranger, choisies parmi les plus représentatives de notre activité. Le *reporting* représente 90,3 % du chiffre d'affaires du Groupe sur la base du CA 2013. Ce *reporting* est consolidé. En effet, le choix a été fait de fournir un seul indicateur par information, qui reprend les données de l'Epic et celles des filiales.

En termes de méthode, ce *reporting* est réalisé par la direction de la communication. Il est également copiloté par la direction financière puisqu'il intègre le rapport de gestion, et par le secrétariat général du Groupe, au regard des enjeux de gouvernance.

Quant aux outils et au mode de contrôle utilisés, l'Epic s'est servi des différents systèmes d'information existants pour faire remonter les informations relatives aux indicateurs environnementaux et sociaux.

En octobre, une information a été donnée aux administrateurs sur l'organisation de l'activité des achats dans l'entreprise, sur les nouveaux outils utilisés (*e-Procurement*) et sur les résultats du premier semestre.

1.2.6 ATTENTION PORTÉE À LA POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT

Au sein du Conseil, le contrôle des activités de développement des activités des filiales est examiné en commission économique et stratégique. Plus particulièrement sont examinés de façon régulière et approfondie les comptes annuels et semestriels, le budget, le PMT et les rapports trimestriels de la filiale la plus importante en terme de chiffre d'affaires, à savoir RATP Dev.

Le président a tenu les administrateurs informés tout au long de l'année de l'actualité du développement de l'entreprise et des succès remportés par RATP Dev en France et à l'étranger.

Une information est donnée au Conseil sur les perspectives des filiales.

Le budget ainsi que les comptes consolidés du groupe RATP sont également présentés au Conseil.

1.2.7 SUIVI RIGoureux DE LA QUALITÉ DE SERVICE

De nombreuses actions ont été menées en 2014 en faveur de la qualité de service. En octobre un point a été fait sur le déploiement de RATPservice et le bilan de la sécurité des voyageurs et personnels pour 2013 a été présenté.

En octobre également, le Conseil s'est penché sur la caractérisation du trafic RATP par la clientèle en 2013.

En novembre ont été évoqués les enjeux afférents aux politiques d'ouverture des données (Open data).

1.2.8 MANAGEMENT DES RISQUES ET SÉCURITÉ FERROVIAIRE

La gestion et le management des risques ont été évoqués au Conseil de juin. Le processus consistant en la définition d'un référentiel, une cartographie des risques, la mise en place de plans de traitement et d'action a été soulignée.

Le bilan de la sécurité ferroviaire a été présenté au Conseil de mai. Une analyse a été faite pour chacun des réseaux.

1.2.9 MISSION D'ÉVALUATION SUR LA GOUVERNANCE DU CONSEIL

Le Conseil a eu l'occasion de débattre en mai des résultats de la mission d'évaluation sur la gouvernance du Conseil effectuée par le cabinet Leader Trusts.

1.2.10 ORIENTATIONS STRATÉGIQUES DU PRÉSIDENT

Conformément à l'article 1^{er} paragraphe 3 du règlement intérieur du conseil d'administration, le Conseil s'est réuni pour débattre des grandes orientations stratégiques proposées par le PDG (CA du 17 octobre 2014).

1.2.11 RELATIONS INSTITUTIONNELLES

Le président a régulièrement rendu compte aux administrateurs de ses rencontres avec les partenaires institutionnels de l'entreprise, les élus franciliens et nationaux, ainsi que de ses auditions, notamment devant le conseil

d'administration du Stif. Il a régulièrement rendu compte au Conseil des initiatives et démarches qu'il a engagées avec les pouvoirs publics auprès des autorités de Bruxelles afin que le cadre européen dans le domaine des transports soit stabilisé.

2 • Maîtrise des risques et dispositif de contrôle interne

Le contrôle interne fait partie intégrante de la gestion des risques, l'ensemble faisant partie intégrante du processus global de gouvernance d'entreprise.

Le management des risques et le contrôle interne participent de manière complémentaire à la maîtrise des activités² :

- « D'une part, le dispositif de gestion des risques vise à identifier et analyser les principaux risques de l'entreprise ; les risques, dépassant les limites acceptables fixées par la société, sont traités et le cas échéant, font l'objet de plans d'action ; ces derniers peuvent prévoir la mise en place de contrôles, un transfert des conséquences financières (mécanisme d'assurance ou équivalent) ou une adaptation de l'organisation ; les contrôles à mettre en place relèvent du dispositif de contrôle interne ; ainsi, ce dernier concourt au traitement des risques auxquels sont exposées les activités de la société ;
- d'autre part, le dispositif de contrôle interne s'appuie sur le dispositif de gestion des risques pour identifier les principaux risques à maîtriser ;
- en outre, le dispositif de gestion des risques doit lui-même intégrer des contrôles, relevant du dispositif de contrôle interne, destinés à sécuriser son bon fonctionnement. »

Par ailleurs, les systèmes de management des risques et de contrôle interne font l'objet d'un pilotage continu dont l'objectif est d'évaluer la performance qualitative de ces derniers. Une mise en œuvre de ce pilotage est, par exemple, l'audit interne dont un des rôles défini par la Norme IIA³ 2120 est d'évaluer l'efficacité des processus de management des risques et contribuer à leur amélioration.

L'objectif de cette partie est de présenter, dans un premier temps, les risques principaux auxquels le groupe RATP est confronté ainsi que les processus en place lui permettant de les maîtriser ; puis dans un second temps, les différents niveaux composant le dispositif de contrôle interne.

Il est rappelé à titre liminaire que la RATP s'est dotée en juin 2008 d'une Instruction générale, élaborée et rédigée par le département juridique de l'entreprise puis approuvée par le PDG, relative aux délégations de pouvoir et de signature. Cette instruction rappelle les règles et principes généraux applicables aux délégations auxquels l'entreprise doit se conformer, et fixe l'organisation du suivi de ces délégations afin de permettre leur mise à jour ainsi que leur archivage. Les correspondants délégation au sein des départements veillent à la prise en compte de l'évolution des besoins de chacun des départements en termes de délégations (changement de délégataire, nouvelles organisations, etc.). Le département JUR est chargé du contrôle juridique de ces délégations, et le département SDG de leur publication.

2 Cadre de référence de l'AMF, mis à jour en juillet 2010.

3 IIA : Institut des auditeurs internes.

2.1 L'identification et la maîtrise des risques

2.1.1 LA MISSION DU RISK MANAGER

Le *risk manager*, positionné au niveau du groupe RATP et rattaché au secrétaire général, a pour mission de piloter la démarche globale d'entreprise permettant d'assurer la mise sous contrôle de l'ensemble des risques auxquels le Groupe est confronté.

Une instruction générale décrit l'organisation de la gestion des risques, ainsi que les méthodes d'entreprise qui doivent être mises en œuvre par l'ensemble des managers. Ces méthodes reposent sur trois processus :

- la formalisation du référentiel des risques, leur évaluation et l'établissement de la cartographie des risques considérés comme prioritaires ; les risques sont répartis suivant leur nature stratégique/commerciale, opérationnelle, ressources humaines/sociale, financière/économique, réglementaire ;
- la réalisation de plans de traitement pour les menaces identifiées comme majeures sur la cartographie, afin de caractériser l'efficacité des barrières de prévention et de protection existantes, qu'elles qu'en soient la nature technique, organisationnelle, juridique, commerciale, de communication, etc. ; la donnée de sortie de ce processus est l'acceptabilité ou non du risque en l'état, et dans la négative la mise en place d'un plan d'actions ayant pour objectif d'augmenter la maîtrise de ce risque ;
- le suivi des plans d'actions en cours tels qu'ils ont été définis à l'issue des plans de traitement.

Cette méthode est appliquée à tous les niveaux de l'entreprise, Groupe, départements de l'Epic, filiales de premier rang, et depuis 2013, filiales de deuxième rang de RATP Dev. Elle permet une vision partagée des différentes entités du Groupe, et, à terme, de faire ressortir des bonnes pratiques à diffuser.

La cartographie Groupe ou *corporate* présente les événements redoutés à l'échelle du Groupe ; il s'agit de risques transversaux, encore dénommés risques Comex, car chacun de ces risques est placé sous la responsabilité d'un membre du comité exécutif suivant sa nature.

Par ailleurs, certains domaines de risques qui nécessitent une approche transversale à plusieurs départements font l'objet de travaux spécifiques animés par le *risk manager*.

Un réseau de correspondants *risk management* des départements et des filiales assure le pilotage des processus au niveau de leurs structures.

La démarche s'est déployée depuis 2010. Elle a permis de constituer un état des lieux complet des risques portés par le groupe RATP et des stratégies de prévention et de protection mises en œuvre. Cet état des lieux fait l'objet d'actualisations périodiques.

2.1.2 LE DÉPLOIEMENT DE LA DÉMARCHE RISK MANAGEMENT AU SEIN DU GROUPE.

Le référentiel et la cartographie des risques pour le groupe RATP ont fait l'objet d'une actualisation mi-2012.

À fin 2014, tous les départements de l'Epic ont actualisé leur cartographie, et toutes les filiales de premier rang du Groupe ont soit actualisé leur cartographie existante, soit établi leur première cartographie.

RATP Dev s'intègre activement aux groupes de travail des risques transversaux en faisant participer des experts qui maîtrisent, en plus du risque concerné, le contexte dans lequel la filiale évolue (contexte concurrentiel, périmètre géographique, etc.). Le référentiel a fait l'objet d'une actualisation en 2014 et la cartographie, dont la première version a été établie en 2011, est également actualisée.

Une démarche de déploiement vers les filiales de deuxième rang de RATP Dev a débuté en 2013 et concerne une vingtaine de filiales à fin 2014. Les cartographies permettent d'identifier des risques propres à ces entités et également des risques transversaux entre ces filiales, RATP Dev et l'Epic. La démarche est donc déclinée à tous les niveaux du Groupe, du *corporate* jusqu'aux entités opérationnelles au service du client, avec un réel enrichissement mutuel.

2.1.3 LA MAÎTRISE DES RISQUES TRANSVERSAUX

À fin 2014, la cartographie spécifique des événements redoutés pour chacun des risques transversaux identifiés dans la cartographie Groupe est en cours de finalisation pour être opérationnelle fin du premier trimestre 2015.

Les risques transversaux, au nombre de 18, sont les risques identifiés comme majeurs au niveau du groupe RATP, dans chacun des domaines :

- stratégique/commercial, dans le contexte de développement du Groupe, et de la mise en concurrence ;
- opérationnel, en lien avec les risques d'accidents de toutes natures dans le cœur du métier de transporteur ferroviaire et routier de la RATP ;
- ressources humaines/social d'un Groupe employant plus de 55 000 salariés (conflictualité sociale, risques professionnels) ;
- économiques et financiers, dans le contexte de développement du Groupe à une échelle internationale.

Sur la base de ces cartographies, les travaux en cours visent à formaliser les plans de traitement des événements redoutés identifiés comme les plus critiques, pour chacun des risques transversaux. L'enjeu de cette analyse est d'identifier finement d'éventuelles vulnérabilités (maîtrise insuffisante en terme de prévention ou de couverture d'un risque) et à proposer, le cas échéant, un plan d'actions ayant pour objet de les réduire.

Il est rappelé que la même méthode est bien évidemment appliquée au sein des départements et des filiales pour chacun des risques identifiés comme les plus critiques dans ces entités.

2.1.3.1 Les risques liés à l'activité de développement

Le développement du Groupe présentant une acuité particulière, un travail approfondi a été conduit en la matière par un groupe d'experts sur les thèmes les plus sensibles pour la RATP.

Les risques de sécurité et de santé des salariés du groupe RATP qui contribuent au développement du Groupe en tant que missionnaires ou expatriés, ont fait l'objet d'une analyse complète en 2014.

2.1.3.2 Les risques en matière d'éthique

La RATP adhère à des valeurs d'éthique, notamment à travers des engagements institutionnels tels que la charte de l'UITP (1999), le Pacte mondial des Nations Unies (2003), la charte nationale de l'accessibilité (2003), la charte de la diversité en entreprise (2004).

Parmi les risques visés sont traités les risques en matière de corruption auxquels le groupe RATP peut être exposé, soit lorsqu'il est en position de donneur d'ordre (acheteur), soit lorsqu'il est soumissionnaire à des appels d'offre (fournisseur).

Le Groupe a adopté en novembre 2011 un code d'éthique formalisant ce qui est attendu de chacun des collaborateurs du Groupe en matière d'éthique et d'intégrité dans leur activité professionnelle. Cette démarche s'accompagne d'une formation, au format « *e-learning* », destinée à tous les cadres et aux agents de maîtrise exerçant des fonctions managériales. Elle a été mise en place début septembre 2013 et a pour vocation de permettre à chacun de se réapproprier les principes, les droits et les devoirs qui s'imposent dans ce domaine. Cette formation s'est déployée dans tous les départements de la RATP en 2014, et son extension aux filiales a été étudiée, pour une mise en œuvre début 2015.

2.1.3.3 Les risques liés à la cybercriminalité

Une étude détaillée sur tous les aspects techniques, organisationnels, juridiques des éventuelles vulnérabilités des systèmes d'information (SI) de la RATP a été réalisée en 2014. Elle a porté sur des typologies de systèmes différentes et représentatives du SI RATP dans son ensemble (accès réseau d'entreprise, systèmes industriels du transport, système billettique, systèmes des fonctions support). L'objectif de l'étude est à la fois de proposer des actions de réduction du risque *cyber*, et de déterminer l'opportunité de le couvrir par une politique d'assurance ciblée. Ses conclusions seront disponibles début 2015.

2.1.3.4 Les risques juridiques

Le département juridique exerce les missions de Conseil, d'étude, d'établissement des actes et de gestion des contentieux pour l'ensemble des domaines d'activité de l'entreprise. Dans le cadre de cette mission, il anticipe les évolutions, assure une partie de la veille juridique (hors domaines techniques), diffuse les bonnes pratiques, analyse les risques – en liaison étroite, le cas échéant, avec le *risk manager* de la RATP – et assure leur couverture (assurance).

Son objectif essentiel permanent est, grâce notamment à un fonctionnement constant en transversalité, d'assurer la régularité et la sécurité juridiques des projets et des opérations de toute nature.

En 2014, le département juridique a consacré une part essentielle de son activité aux évolutions intervenues dans les domaines suivants :

- l'adaptation du règlement 1370/2007 du 23 octobre 2007 sur les services publics de transport de voyageurs (notamment dans le cadre du 4^e paquet ferroviaire) et le traitement des questions de droit communautaire et de droit de la concurrence associées (procédure *EU Pilot* initiée par la Commission européenne, *Guide-lines*, etc.) ;
- la mise au point puis la transposition des directives marchés et concessions en cohérence avec les autres entreprises publiques intéressées (définition et défense d'une position commune) ;
- le projet Grand Paris Express, dans lequel la RATP a et doit continuer à avoir un rôle de premier plan ;
- la mise en place ou la mise en application d'accords de partenariat avec d'autres acteurs du monde des transports publics, prenant des formes diverses ;
- la préservation des intérêts de l'entreprise dans l'exécution de ses contrats, en particulier lorsque le fournisseur est en difficulté ;

- le suivi des relations avec le Stif (dimension juridique des nombreux sujets communs pour l'application du contrat RATP-Stif 2012-2015, notamment ceux relatifs aux biens et à la maîtrise d'ouvrage);
- l'accompagnement des filiales dans leur développement et dans leur fonctionnement par la participation à des groupes de travail (par exemple sur l'assurance du Groupe) ou par un concours ciblé (en matière de droit du travail, de propriété intellectuelle, et éventuellement d'autres domaines si nécessaire);
- le financement et la couverture des risques auxquels l'entreprise est exposée;
- l'aspect juridique des relations économiques, sociales et sociétales (conseil et contentieux en droit du travail et en droit pénal).

2.1.3.5 Les risques financiers

Le contrôle de gestion est une fonction partagée entre le contrôle de gestion central (département CGF) et les départements de l'entreprise représentés par le réseau des contrôleurs de gestion de département, eux-mêmes sous l'autorité des directeurs de département.

Le fonctionnement du contrôle de gestion est articulé autour d'un processus annuel appelé « le 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 Stif et contrat d'objectifs de départements notamment).

Il est basé sur un échange permanent entre le département CGF et l'ensemble des métiers de l'entreprise aux différentes étapes des processus (projections pluriannuelles, budget, prévision 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 de département, qui assurent l'homogénéité et la traçabilité des pratiques.

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

Le cycle de gestion « exploitation » est décomposé en trois 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 la performance à moyen terme par la prévision de la productivité, des évolutions de gestion et de l'offre nouvelle; la cohérence avec le plan d'entreprise est un axe d'analyse prioritaire à ce stade;
- le budget qui couvre par définition la cible à un an; la cohérence avec le contrat d'objectifs de chaque département est un axe d'analyse important de cet exercice; il est également vérifié que la somme des propositions des départements permet de respecter la cible d'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 départements (changements internes de périmètre) et l'évolution des prix; l'évolution des effectifs est également vue et analysée à ce stade;
- les *reportings* à la fois sur les objectifs de production, de qualité de service, les actions de changements et enfin les paramètres financiers sont menés quatre fois par an; l'analyse qui est faite porte, dans un premier temps, sur les objectifs du contrat Stif pour la partie qualité de service et la production et, dans un second temps, sur l'analyse des objectifs propres

à chaque département; pour la partie financière, l'analyse est faite par grandes causes (*cf. supra*) en référence aux équilibres du plan d'entreprise et du contrat avec le Stif.

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

- la mise à jour des schémas directeurs d'investissements : 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;
- le processus de décision d'investissements : il permet de s'assurer de la pertinence et de l'opportunité de la décision de financer pour chaque investissement; il précède l'ouverture des comptes autorisant le lancement du projet;
- 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 mesurer l'impact sur la dette; la revue du deuxième semestre est celle qui détermine le budget de l'année suivante.

Les actions 2014, dans le but d'améliorer le contrôle interne, ont été les suivantes :

- l'ordre du jour des revues semestrielles de portefeuilles de projets, focalisée en 2013 uniquement sur les dépenses annuelles, a aussi intégré en 2014 la variation des points de sortie des projets;
- le cycle 2014 des schémas directeurs d'investissements a été construit en intégrant l'impact sur la dette de fin 2020;
- une démarche « Performance des investissements et de l'ingénierie » a été initiée.

Les procédures internes relatives au contrôle financier dont le contrôle des filiales sont présentées de façon plus détaillée dans le point 3 du présent rapport.

2.1.3.6 Les risques achats

Les principales activités pilotées par le département Valorisation immobilière, achats et logistique contribuant à la maîtrise des risques achats portent sur :

- la communication interne des bonnes pratiques telles que la mise à jour régulière du référentiel achats, la communication aux acheteurs et aux juristes des réserves et des observations après chaque commission des marchés ainsi que l'animation des réseaux achats et logistique;
- les contrôles *a priori*, à travers le processus des revues de dossier qui supporte l'approbation des actes d'achats supérieurs à 750 k€ et le passage en commission des marchés des actes d'achats supérieurs à 5 M€;
- les activités de *reporting* tels que la production d'un tableau de bord mensuel des achats, l'établissement d'un bilan semestriel et annuel des achats présenté en CMTT du Conseil, la réalisation du bilan annuel de la commission des marchés.

L'année 2014 a été marquée par :

- le choix de l'éditeur du futur SI-HA et la définition des besoins partagée avec les sept groupes achats (doctrine);
- le déploiement des réseaux gestionnaires de marchés dans les départements (première vague comprenant deux départements) et la sensibili-

sation aux enjeux de la gestion de marché et de la maîtrise des risques fournisseurs notamment;

- le lancement de l'académie des achats et la définition des parcours et contenu associés (pour répondre aux enjeux d'ouverture à la concurrence, d'évolution des métiers achats de demain et de la montée en compétences);
- l'actualisation de la cartographie des risques achats;
- la prise en compte accrue de la notion de responsabilité sociétale des entreprises (RSE) (insertion, handicap, PME) dans les politiques segment achats, les appels d'offre, les *reportings* et dans la consolidation des données (indicateurs, remontée d'infos notamment).

2.1.3.7 Les risques liés aux systèmes d'information et de télécommunication

Depuis 2003, l'entreprise s'est dotée d'une politique de sécurité qui énonce les principes et les règles relatives à la confidentialité, l'intégrité et la disponibilité des systèmes d'information. Dans le cadre de cette politique, une organisation, animée par un responsable de la sécurité des systèmes d'information, a été bâtie autour de correspondants dans chacun des départements de la RATP formant ainsi la chaîne fonctionnelle sécurité.

En matière de bonnes pratiques de sécurité des systèmes d'information, l'entreprise agit en se référant à la norme ISO 27002. Elle a donc réalisé différentes actions dont :

- la définition et l'application d'une politique de sécurité encadrant la gestion des mots de passe;
- la définition et l'application d'une stratégie d'authentification unique et centralisée;
- la mise en œuvre d'un système de défense en profondeur basé sur de nombreux mécanismes de sécurité tels que la passerelle d'accès à Internet, les systèmes pare-feu, les zones démilitarisées, les infrastructures de gestions de clés, les antivirus, les antispam, etc. ;
- la mise en place d'un processus de sensibilisation à la sécurité des systèmes d'information et d'un dispositif de formation dispensés aux personnels de la direction des systèmes d'information;
- l'intégration systématique dans les marchés de clauses garantissant la sécurité et la confidentialité de son patrimoine informationnel permettant ainsi d'encadrer strictement les activités de développement et de maintenance informatique;
- la vérification de la bonne application des règles de sécurité au moyen d'audits organisationnels et techniques (autocontrôle, audits de vulnérabilités, tests d'intrusion, etc.), de retours d'expérience, d'exercices, de simulations;
- la mise en œuvre dans le cadre de la gestion d'incidents d'un processus permettant à la chaîne fonctionnelle sécurité d'être alertée en cas d'incidents de sécurité.

Au-delà de la mise en œuvre de bonnes pratiques, l'entreprise a validé une feuille de route afin d'installer la gouvernance de la sécurité des systèmes d'information et d'accroître l'efficacité de la gestion opérationnelle de la sécurité des systèmes d'information.

2.1.3.8 Les risques liés aux ressources humaines

Ces risques se déclinent notamment autour de trois items :

Les risques psychosociaux

En complément des services proposés par la plateforme de conseil et d'appui, l'année 2014 a été marquée par :

- l'accroissement du nombre de formation « risques psychosociaux : comprendre et agir » destinée à l'ensemble des managers d'équipes, aux responsables ressources humaines, aux membres et missions CHSCT et également aux directions de département;
- la création de nouvelles fiches pratiques « acteurs de la prévention » qui ont pour but de permettre de mieux connaître le rôle des acteurs de la prévention ainsi que l'aide qu'ils peuvent apporter et les fiches « conseils et actions » qui permettent d'appréhender certaines situations, potentiellement complexes;
- la validation de la pertinence de la mise en place des ateliers d'échanges de pratiques entre pairs pour les managers;
- la mise en œuvre de pistes d'actions suite à la création du groupe projet sur l'accompagnement humain du changement, dans le cadre de l'offre de service GIS, afin de confronter les besoins des managers et l'offre des experts de GIS.

Les risques professionnels

Durant l'année 2014, la mise à jour des processus liés à la traçabilité des expositions amiante et de prévention de la pénibilité a été poursuivie conformément aux obligations réglementaires, plus particulièrement le remplacement de la fiche d'exposition aux produits chimiques remplacée par la fiche de prévention de la pénibilité. Ces mises à jour ont fait l'objet, à plusieurs reprises, d'information des départements, notamment *via* les réseaux des présidents de CHSCT et des responsables de mission prévention des risques professionnels et de la sécurité. Les informations et documents utiles sont mis en ligne sur *UrbanWeb* et régulièrement mis à jour.

Par ailleurs, la labellisation des formations s'est poursuivie, afin de s'assurer que les salariés bénéficient de formations (initiale et/ou continue) conformes à la fois à leur activité et aux risques afférents, et aux contraintes réglementaires (amiante, risque électrique, etc.)

Dans la continuité des années précédentes, les données relatives à la présence au poste et aux absences consécutives aux accidents de travail font l'objet d'un document normalisé présenté au conseil d'administration puis décliné, a minima, annuellement auprès des départements.

La prévention des conflits sociaux

Mis en œuvre dans l'entreprise depuis 1996 et conforté par une loi du 1^{er} janvier 2008, tout préavis de grève doit être précédé obligatoirement d'une alarme sociale conclue par un constat de désaccord.

L'alarme sociale peut être déclenchée à chacun des niveaux de décision dans l'entreprise (central, département ou unité) dès lors qu'il y a une stricte adéquation entre le sujet soulevé et le niveau choisi de déclenchement et que le sujet est collectif. Une réunion est organisée entre la direction concernée par le sujet et la ou les organisations syndicales qui ont déposé l'alarme sociale.

Si les parties se sont entendues, à la suite de la réunion, sur les solutions à apporter au problème soulevé, un constat d'accord qui engage les parties

est signé. Par contre, si la réunion débouche sur un désaccord, un constat de désaccord est rédigé.

Enfin, à l'issue de cette procédure, le constat est communiqué à l'ensemble des syndicats représentatifs au niveau où l'alarme a été déposée.

Par ailleurs, en application du principe de continuité du service, la RATP s'est engagée contractuellement avec le Stif, dans son Plan de transport, à maintenir un niveau de service minimum.

Le dispositif assure toujours son rôle de prévention des conflits puisque 94 % des alarmes ont permis d'éviter le recours à la grève.

2.1.3.9 Les risques d'entreprise dans le domaine de la sécurité ferroviaire et les risques incendie

Le contrôle général de sécurité (CGS) a pour objet de s'assurer que les processus permettant de limiter les risques pour l'ensemble des activités de l'Epic RATP sont correctement définis et mis en œuvre sous la responsabilité directe des départements et des unités qui en ont la charge. Elle doit également favoriser l'amélioration de la sécurité incendie des réseaux de la RATP. À la demande des responsables concernés, elle peut également intervenir dans les filiales du groupe RATP.

Pour exercer sa mission, le CGS s'appuie sur deux unités distinctes : l'unité « maîtrise des risques d'entreprise » (MRE) et l'unité « sécurité incendie » (SI).

L'unité MRE est chargée de réaliser sur demande de la direction générale ou des départements :

- le pilotage d'une politique de maîtrise des risques;
- des études méthodologiques sur la sécurité (contexte et événements redoutés);
- des études systèmes, des expertises, des analyses de risques, des études facteurs humains et des retours d'expérience dans le domaine ferroviaire;
- l'analyse du suivi quotidien des conditions d'exploitation des réseaux de transport guidés;
- l'organisation des commissions de sécurité ferroviaire spécifiques;
- de la sensibilisation à la maîtrise des risques systèmes.

En outre, afin de fournir un outil de pilotage de la maîtrise des risques d'entreprise, l'unité MRE du CGS élabore mensuellement un tableau de bord d'alerte des précurseurs de dangers à partir du traitement des données concernant les réseaux métro, RER et tramway, fournies par les départements d'exploitation et de maintenance. Ce tableau de bord intègre des recommandations commentées liées à chaque précurseur mentionné. Il est diffusé à la direction générale et aux départements concernés, afin d'engager les actions correctives correspondantes, et qui sont suivies dans le cadre des comités des directeurs de la sécurité ferroviaire présidés par le délégué général à la sécurité ferroviaire.

L'unité SI du CGS intervient sur tous les aspects relatifs à la sécurité incendie et à l'évacuation avec pour objectif de :

- améliorer de manière continue le niveau de sécurité de l'entreprise;
- coordonner les actions des services de secours et d'incendie avec celles de l'entreprise;
- contrôler les établissements en exploitation et les projets de construction;
- former le personnel à la sécurité incendie;

- exercer un contrôle réglementaire sur le respect des dispositions et procédures relatives aux gares, stations et bâtiments, via l'Inspection générale à la sécurité incendie (IGSI).

L'unité SI intervient transversalement dans tous les départements de l'entreprise par le biais de la commission technique de sécurité incendie (CTSI) et de son réseau de référents.

Elle organise par ailleurs des essais de feu-fumées et réalise la mesure et l'analyse du comportement aérodynamique des espaces souterrains pour leur mise en sécurité et ce, en vue d'établir et de mettre à jour les préconisations de désenfumage sur lesquelles sont basées les guides opérateurs de désenfumage « tunnels et stations ».

Elle est le soutien technique de l'IGSI telle que définie dans l'article 2 de l'arrêté du 24 décembre 2007 portant approbation des règles de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les gares.

2.1.3.10 Les risques liés aux infrastructures

L'objectif principal du département GDI est de garantir la sécurité au sens large (ferroviaire, incendie, des biens et des personnes) sur les équipements mis à disposition de l'opérateur. Pour cela, le département GDI assure la pérennité, la fiabilité et la disponibilité des infrastructures et des équipements RATP.

Dès sa création (1^{er} janvier 2012), le département GDI a repris la démarche d'entreprise concernant le *risk management* et l'a appliqué à son périmètre. Les risques issus de cette démarche font, ou ont fait, l'objet d'analyses détaillées dans le cadre de plans de traitement afin d'identifier les vulnérabilités et de décider d'actions permettant de réduire l'exposition de la RATP à ces risques. Ces plans de traitement viennent en appui de l'organisation de la maintenance mise en place au sein du département GDI qui permet, au quotidien, d'entretenir les équipements mis à disposition de l'opérateur de transport.

Mensuellement, le tableau de bord GDI fait apparaître les pourcentages de réalisation de la maintenance préventive ainsi que les taux de disponibilité des équipements.

Par ailleurs, les inspections d'unité et de département suivent quotidiennement les incidents survenus, quel que soit le réseau, et les analysent, en lien avec les attachements de maintenance.

Ensuite, un point hebdomadaire sur les incidents est réalisé en comité de direction.

Ce point sert à alimenter les réunions « trimestrielles incidents » durant lesquelles les indicateurs de disponibilité des équipements sont étudiés (en plus des points mensuels) et les gros incidents ayant impactés la disponibilité ou ayant eu de grosses récurrences sont évoqués, détaillés et toutes les actions sont suivies jusqu'à leur réalisation complète.

Cette réunion est suivie par une réunion sécurité, pilotée par le directeur du département, organisée avec chacune des unités opérationnelles. Tous

les indicateurs de sécurité sont étudiés (ferroviaire, incendie, des biens et des personnes⁴) et les plans d'actions en cours abordés.

Un processus de REX (retour d'expérience) est aussi en vigueur, permettant de suivre les incidents significatifs nécessitant des actions spécifiques à mettre en place. Le suivi des REX est trimestriel. Les départements ING et MOP y sont associés ainsi que CGS.

Lors de possibles évolutions techniques sur le matériel ou lors d'évolutions réglementaires, ces dernières doivent passer dans des comités techniques métiers chargés d'étudier leur impact et faisabilité.

En 2014, la cartographie des risques, établie en 2012, a été revue et retravaillée afin de la faire évoluer en fonction des nouvelles problématiques et de celles déjà traitées.

2.1.3.11 Les risques environnementaux

Pour maîtriser les risques environnementaux et transversaux, le Groupe s'appuie sur :

- une équipe d'experts en réglementation des Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE);
- un laboratoire de la RATP accrédité par le Cofrac (Comité français d'accréditation);
- une cellule de toxicologie du service de santé au travail;
- un réseau d'auditeurs internes ISO 14001 et ISO 9001;
- un réseau environnement composé des équipes travaillant sur l'environnement et provenant de tous les départements;
- un conseiller à la sécurité pour le transport des marchandises dangereuses.

Sites industriels

Chaque site industriel ayant un impact significatif sur l'environnement est certifié ISO 14001 ou s'est doté a minima d'un système de management environnemental. Pour assurer la maîtrise de ses risques environnementaux critiques, la RATP déploie également un système de management environnemental pour tous ses sites classés pour la protection de l'environnement (ICPE) au sens de la réglementation française. Actuellement, près de 80 % de ses sites industriels se sont dotés d'un système de management environnemental.

Qualité de l'air

La qualité de l'air dans les espaces souterrains fait l'objet de mesures en continu (elles sont diffusées à la fois sur le site Internet www.ratp.fr, mais aussi sur l'open data de la RATP depuis l'été 2012).

Les choix de motorisation des bus font l'objet de réflexions menées en commun avec le Stif. Fin 2012, la RATP avait mis en place un comité de pilotage concernant le risque d'exposition des salariés aux émissions du diesel. Un protocole expérimental de mesure de l'exposition des agents de la RATP a été défini et mis en œuvre au cours de l'année 2014. Des réflexions ont par ailleurs été engagées par l'entreprise concernant le renouvellement des véhicules de chantier les plus émissifs utilisés en souterrain par des véhicules autonomes et/ou hybrides.

⁴ Auxquels vont être ajoutés en 2015 la sécurité environnementale (au sens ICPE) et la sécurité des ouvrages (responsabilité GDI/ESO/CPMO).

Champs électromagnétiques

La commission champs électromagnétiques (CEM) de la RATP assure une veille technique et réglementaire sur la thématique « santé et radiofréquences ». Elle s'est assurée de la conformité de la réglementation de l'entreprise à la directive 2014/35/UE concernant l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (ondes électromagnétiques) éditée en juin 2013 et dont la transposition en droit français sera mise en œuvre avant le mois de juin 2016.

2.1.3.12 Les risques et la gestion de crise

La gestion de crise

Quotidiennement, l'organisation de la salle opérationnelle de la permanence générale traite en temps réel les remontées d'informations des quatre réseaux d'exploitation pour assurer :

- la mobilisation et la coordination des acteurs d'exploitation, de maintenance, de sécurisation et des secours;
- la mission d'alerte à destination des acteurs internes (direction générale, départements, unités, communication, etc.) et ou externes (Stif, DGITM, etc.);
- la mission d'information immédiate à destination du public pour limiter les afflux massifs de personnes sur les lignes impactées par des incidents.

Pour se préparer à la gestion d'événements particuliers ou de multi-incidents sur ses réseaux, la RATP s'est dotée d'une salle de crise et d'un poste de commandement (PC COM).

L'organisation générale de la crise est définie dans deux instructions générales : l'organisation de crise et la communication de crise. Des formations aux outils de la salle opérationnelle PG sont dispensées régulièrement aux renforts externes pouvant être amenés à travailler à la permanence générale en cas de crise.

Pour améliorer sa résilience, la RATP s'est dotée d'un site de repli activable à tout instant pour la salle opérationnelle de la permanence générale, la salle de crise et le PC COM.

La permanence générale et les autres unités concernées de la RATP participent à la préparation et l'exécution d'exercices menés avec des organismes externes (secrétariat général de la zone de défense et de sécurité, préfectures des départements où sont situées des installations de la RATP, Brigade des sapeurs-pompiers de Paris et services départementaux d'incendie et de secours, etc.)

Par ailleurs, pour assurer la sécurité des voyageurs et des agents la RATP est dotée depuis 1996 d'un poste de commandement fonctionnant 24h/24 et permettant de décider d'interventions très rapides sur les réseaux. Ce poste de commandement est composé de deux salles identiques, l'une exploitée par le département de la sécurité de la RATP (PC sécurité) et l'autre (PC police) par la brigade des réseaux ferrés de la police régionale des transports. La proximité de ces deux PC facilite l'échange de données et participe à l'établissement d'une très bonne collaboration entre eux.

Sur le sujet particulier de la gestion de crise, l'année 2014 a été marquée par :

- la mise en œuvre d'un processus d'exercice d'entraînement interne à la permanence générale ; il s'est concrétisé par la réalisation de cinq exercices internes répartis sur l'année ;
- la mise en service en novembre 2014 de l'application informatique GEX-BUS (gestion des événements exceptionnels BUS) permettant lors d'un épisode neigeux d'optimiser la gestion de l'événement à BUS, de recenser les zones de voirie impraticables pour mise en charge des communes, de réaliser un état précis du trafic pour assurer une information voyageurs adaptée ;
- la mise en service de SEV en février 2014 (suivi des équipements de ventilation désenfumage du métro et du RER) permettant à l'unité permanence générale de connaître en temps réel l'état des équipements de ventilation pouvant être commandés pour activer le processus de désenfumage ;
- la formation des permanents aux instructions générales pouvant être déclenchées par la permanence générale : incident technique important affectant le trafic, plan de commandement d'urgence, et formation à l'utilisation des outils par les organismes de secours (*Crisorsec*, etc.) ;
- la conduite de retours d'expérience sur des incidents significatifs.

Une mise à jour des viviers crises volontaires de l'entreprise a été effectuée en janvier 2014. Elle a permis la dispense d'un nouveau module assistant de crise auprès de tous les acteurs de l'unité permanence générale. Le module sensibilisation crise est en cours de refonte et sera dispensée aux viviers début d'année 2015.

Le site de repli de la permanence générale situé à Championnet a fait l'objet d'une procédure détaillée permettant d'assurer une mise en poste rapide des permanents. La vérification du fonctionnement des équipements du site de repli de la permanence générale et de la salle de crise est assurée par la permanence générale.

S'agissant des plans de continuité d'activité (PCA) :

- la réactualisation du PCA « pandémie grippale » est effective depuis mars 2012. La gestion du virus Ebola devrait faire l'objet d'une adjonction en annexe de ce PCA ;
- suite à la validation du PCA inondation par les différents départements, la cellule plan de protection contre les risques inondation (PPRI) a finalisé la mise à jour de l'IG 493 afin de réglementer les principes de prise en compte des risques inondations énoncés dans le PCA Inondation.

Les évolutions liées à la gestion de crise sont :

- développement d'une fonctionnalité TETRA permettant à la permanence générale de lancer un appel général vers tous les centres opérationnels transport et espaces (PCC, CRIV, centres de liaisons, etc.) en situation d'urgence ;
- la construction d'un poste de commandement et de sécurité incendie (PCSI) à proximité immédiate de la permanence générale.

La communication de crise

La cellule communication sensible et de crise est pilotée par le département communication. Elle est mobilisée lors de crises vécues par le groupe RATP.

En cas de situation d'urgence dans une de ses filiales d'exploitation, RATP Dev peut être amenée à mettre en place une organisation de crise et

mettre en œuvre un plan de communication de crise. Pour ce faire, elle a besoin de disposer d'un espace dédié pour accueillir la cellule de crise, comportant les moyens humains et techniques nécessaires au traitement de la situation. Dans ce cadre, la RATP a mis à disposition de sa filiale la salle du PC COM, et mobilisera en tant que de besoin les membres du vivier des communicants de crise.

La politique d'exercices de communication de crise propre à l'entreprise est maintenant normalisée avec un exercice par semestre. En conséquence, l'adaptation et l'amélioration du dispositif sont mises à jour régulièrement et consignées dans une instruction de département.

En dehors des situations de crise, la cellule a poursuivi son travail d'élaboration et de mise à jour de plans de communication relatifs aux scénarios de crise identifiés notamment en sollicitant les propriétaires du risque concerné.

Parallèlement, elle accompagne les procédures mises en œuvre par les autorités publiques (préfectures de département, zone de défense et de sécurité, etc.) pour protéger les populations contre les risques, tels les risques pandémiques, météorologiques, inondations, attentats. En décembre 2013, la cellule communication sensible et de crise a été mobilisée une fois suite à la découverte de fibres d'amiante dans la salle du PCC de Bourdon qui a eu pour conséquence l'évacuation de quatre lignes de métro.

Enfin, elle collabore auprès d'acteurs externes (autorités publiques, industriels, etc.) à des projets de recherche & développement français et européens relatifs à la sécurité des transports de masse.

L'assistance aux victimes

Depuis le 1^{er} février 2008, le médiateur a été nommé « délégué aux victimes ». L'organisation mise en place pour atteindre les objectifs a été consolidée en 2010.

Par la mise en place d'une délégation aux victimes, la RATP a souhaité affirmer sa volonté d'accompagner les victimes d'accidents survenus à l'occasion de l'exploitation courante de ses réseaux, en dépassant la question de la responsabilité pour n'en retenir que l'aspect humain. L'intervention du délégué est un signe de la présence de l'entreprise aux côtés des victimes ou de leur famille.

Cette voie nouvelle a conduit à la mise en place d'une organisation adaptée au type d'événements pris en charge par le délégué aux victimes. Désormais, pour chaque accident corporel, le délégué aux victimes est systématiquement informé. En outre toutes chutes de personnes sensibles (enfants dans poussettes ou personnes de plus de 70 ans) dans les bus et tramways sont systématiquement portées à la connaissance du délégué aux victimes par la permanence générale ; dès lors, il peut requérir auprès de l'unité opérationnelle toutes les informations utiles à une bonne connaissance de la situation et entrer en relation avec la victime ou sa famille pour manifester la présence de l'entreprise et les assister le cas échéant. En retour, le délégué aux victimes informe également la direction des unités opérationnelles bus et réseau ferré de la gravité des blessures des victimes. Le personnel, notamment machinistes, impliqué dans l'accident souhaite très souvent être informé de l'évolution de santé des victimes.

Au cours de l'année 2013, cette organisation spécifique de l'accueil des victimes pour des événements majeurs de type incendie, déraillement, attentat, etc., a évolué et repose désormais sur deux éléments d'intervention :

- la présence sur place d'une cellule d'accueil des familles composée d'une dizaine d'agents de la RATP;
- la mise en place d'une plate-forme téléphonique du département CML dédiée lors des événements à l'assistance aux victimes pour renseigner en temps réel, les familles de victimes ou toutes autres personnes sur les identités des victimes, de leur état de santé, et de l'endroit où elles ont été transportées; l'outil *Sinus* mis en place est partagé entre les téléopérateurs et la préfecture de Police de Paris.

Ce nouveau dispositif a pu être testé lors de l'exercice majeur « nucléaire, radiologique, biologique, chimique » (NRBC) du 14 novembre 2013 à la gare Val d'Europe sur la ligne A du RER. Il fait désormais partie du processus d'intervention de la cellule d'assistance aux victimes.

Par ailleurs la convention entre la RATP et la Fédération nationale des victimes d'attentats et d'accidents collectifs – SOS Catastrophes et terrorisme signée en 2013 a été reconduite en 2014.

Dans cette convention les deux parties s'engagent à contribuer à la réflexion en termes de gestion de crise en cas de survenance d'un accident collectif ou d'un attentat, permettant ainsi à la Fenvac (Fédération nationale des victimes d'attentats et d'accidents collectifs) d'adapter son importante expérience acquise auprès des victimes d'accidents et d'attentats au secteur spécifique des transports en commun.

2.2 Le dispositif de contrôle et d'audit internes

La démarche de contrôle interne correspond à l'ensemble des procédures mises en place au sein d'une organisation destinée à fournir l'assurance raisonnable de la maîtrise des risques et de l'atteinte des objectifs exprimés dans la stratégie d'entreprise.

Cette démarche s'appuie sur trois lignes de maîtrise⁵ :

- le management opérationnel;
- les fonctions de *risk management*, contrôle de gestion, contrôle interne et qualité;
- la fonction d'audit interne.

Dans cet esprit, le groupe RATP tend à favoriser la complémentarité des trois niveaux de contrôle existants au sein de l'entreprise :

- le contrôle permanent (opérationnel), correspondant au contrôle de premier niveau, dont l'objectif est de maîtriser la qualité des diverses opérations passées et s'assurer du respect des procédures et de la réglementation;
- le contrôle périodique (fonctionnel), correspondant aux contrôles de deuxième et troisième niveau, dont l'objectif est d'évaluer le dispositif de contrôle de premier niveau et donner une assurance raisonnable sur la maîtrise des activités au niveau de l'entreprise.

⁵ Concept issu des travaux de l'IFACI et l'AMRAE (Association pour le management des risques et des assurances de l'entreprise) en 2013 à partir de la notion de « trois lignes de défense » créé par l'ECIA (European Confederation of Institutes of Internal Auditing) et la FERMA (Federation of European Risk Management).

2.2.1 LE CONTRÔLE DE PREMIER NIVEAU : DES MANAGERS EN PREMIÈRE LIGNE

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'exploitation; ainsi, il inclut des contrôles hiérarchiques permanents.

Les managers opérationnels figurent au premier rang des acteurs de la maîtrise des activités. Ils sont contractuellement en charge d'appliquer les instructions et les orientations fixées par la direction générale, de mettre en œuvre les processus de production dans le respect des textes et des politiques en vigueur, de réaliser des contrôles de premier niveau et de s'assurer de la qualité du service rendu au client.

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.

2.2.2 LE CONTRÔLE DE DEUXIÈME NIVEAU : LES INSPECTIONS MÉTIER

Ce premier niveau de maîtrise des activités est complété par les structures d'inspection et de contrôle rattachées à différents départements de l'entreprise, indépendantes des opérationnels.

Les inspections métier ont pour objectif de s'assurer, de manière régulière, de l'existence des contrôles de premier niveau et de leur efficacité. Elles réalisent également des inspections/audits périodiques sur les différentes unités opérationnelles dans leur département de rattachement.

Son périmètre d'activité recouvre principalement :

- des contrôles propres aux métiers du transport et du service, attachés à une discipline (inspections du transport ou de la maintenance);
- des audits spécialisés au sein des départements (par exemple, au département services et espaces multimodaux);
- la maîtrise des risques systèmes.

Ces inspections métiers participent par ailleurs :

- au suivi quotidien des incidents et à la réalisation des enquêtes techniques;
- aux retours d'expérience;
- au suivi quotidien des indicateurs de sécurité ferroviaire;
- aux réunions inter départements sur la sécurité ferroviaire.

Elles assurent la gestion décentralisée des risques opérationnels liés aux divers métiers de l'entreprise. La fonction *risk manager* renforce cette organisation en rendant plus transversale la culture et le management du risque.

2.2.3 CONTRÔLE DE TROISIÈME NIVEAU : LES STRUCTURES TRANSVERSALES

L'Inspection générale / Audit interne (IG/AI), rattachée à la présidence est en charge de réaliser, à l'attention de la direction générale, des :

- missions d'audit interne en vue de « *donner une assurance sur le niveau de maîtrise des opérations en contrôlant et en évaluant le fonctionnement du groupe RATP* »⁶ ;
- missions d'inspection générale en vue d'apporter un éclairage indépendant à la direction générale sur des sujets sensibles⁷ ;
- missions de conseil pour aider dans l'accompagnement du changement.

Les missions d'audit interne s'inscrivent classiquement dans le cadre d'un programme annuel arrêté à partir de propositions recueillies auprès des membres du comité de direction⁸ et des principaux risques identifiés dans le cadre de la cartographie des risques du groupe RATP. Les missions donnent lieu à l'établissement d'un rapport, adressé au président et aux autres membres du comité exécutif, ainsi qu'aux directeurs de département et responsables d'unité directement concernés. Un plan d'actions est élaboré par les responsables audités dans un délai de deux mois. Il est validé par le délégué général à l'audit. Le suivi de la mise en œuvre est assuré par l'IG/AI et le commanditaire.

L'audit Groupe est un outil d'aide à la décision pour la direction générale dans le cadre de la politique de transformation de l'entreprise portée à travers le plan d'entreprise :

- l'audit est positionné sur les risques majeurs de l'entreprise (financiers et réglementaires) et sur les priorités stratégiques, notamment la performance économique, l'efficacité des processus, la qualité du management ;
- l'audit est réactif aux besoins de l'entreprise en réalisant des missions hors programme annuel ;
- les méthodes d'audit utilisées visent à amener les structures auditées à partager les constats et les actions correctives (objectivation et quantification des constats, transparence des analyses et des constats, soumission des projets de rapport à la contradiction écrite des audités).

En novembre 2013, l'instruction générale régissant l'activité d'audit interne a été actualisée afin de :

- élargir le périmètre d'action de l'audit interne par la mise en place d'audit flash destiné à apprécier l'état d'avancement des plans d'actions ;
- rendre nécessaire la transmission des plans de travail et les résultats des audits/inspections conduits par les autres cellules d'audit/inspection de l'entreprise.

Un suivi rigoureux des plans d'actions après audit est mis en place au sein de l'IG/AI permettant de mesurer la part des audits ayant donné lieu à plans d'action ainsi que le degré d'avancement de ces derniers.

Par ailleurs, il entre dans les missions de l'Inspecteur général, responsable de l'audit interne, d'assurer le rôle de référent, pour le groupe RATP, des métiers de l'audit et du contrôle interne. À ce titre, il exerce une responsabilité de conseil, de gardien de la déontologie et des méthodes auprès

de l'ensemble des structures d'audits et d'inspections métier des départements et anime le réseau Contrôle Interne dont l'ambition consiste à :

- organiser la démarche de contrôle interne dans l'entreprise ;
- mettre en œuvre des relations de coopération et mettre en commun les forces d'audits et d'inspections de l'entreprise ;
- développer le professionnalisme de la famille « audit et contrôle interne » par l'appropriation d'une méthodologie commune, les échanges d'informations sur les éléments maîtrisés et les marges de progrès détectées suite aux audits et inspections, ainsi que le partage et la capitalisation des bonnes pratiques ;
- valoriser les travaux réalisés, le domaine d'activités et par là même, les membres du réseau et leurs équipes pour la construction de leur parcours professionnel.

Quatre réunions de réseau, un séminaire d'une journée et plusieurs groupes de travail se sont tenus en 2014 avec comme objectif principal la clarification du dispositif de contrôle interne *via* notamment une meilleure formalisation des contrôles de premier niveau dans chaque département et le développement d'un *reporting* sur les contrôles clés liés aux risques majeurs de l'entreprise.

Enfin, le délégué général à l'audit interne assure une fonction d'Inspection générale, distincte de l'audit interne, destinée à éclairer le Président sur des thèmes sensibles ou des sujets mettant en cause les intérêts économiques du Groupe.

L'**Inspection générale de sécurité incendie (IGSI)**, rattachée à la présidence, est chargée d'émettre un avis formel :

- 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 établissement recevant du public du 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 (GA) ;
 - sur la poursuite de l'exploitation, lors des visites de contrôle périodique des gares et des stations en activité.
- sur le respect, dans les dossiers de sécurité des infrastructures de transports guidés, des exigences minimales de sécurité pour lutter contre les risques d'incendie et de panique, ainsi que contre les conséquences d'un accident.

Les actions majeures de l'IGSI en 2014 sont les suivantes :

- la mise en place d'un processus de suivi spécifique de la réalisation des vérifications quadriennales des installations électriques ;
- la réception dans la gare RER A de La Défense du magasin « Mark and Spencer » ;
- la réception sur le site multimodal de Châtelet-les-Halles des travaux d'automatisation de la ligne 1, de construction du nouvel accès Rambuteau et du dispositif frein de fumées, d'amélioration du désenfumage de la salle des échanges du RER, de construction de quatre nouveaux escaliers fixes entre le quai du RER D et la salle des échanges ;
- l'instruction des permis de construire de six nouvelles stations dont cinq sur les prolongements des lignes de métro 4, 12, 14 et d'une nouvelle gare sur le RER B (quai Arnaud) ;

⁶ IG 432 D de novembre 2013, art. 2.2.

⁷ IG 541 de novembre 2011.

⁸ Membres du comité exécutif, directeurs de département et délégués généraux.

- la rédaction d'un avis favorable sur le dossier *Symphonie* de surveillance centralisée de la sécurité incendie, adossée aux travaux de la station place d'Italie.

La **Délégation générale à la sécurité ferroviaire (DGSF)**, créée le 1^{er} juillet 2012, et rattachée à la présidence, 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 PDG.

La DGSF a la délégation du PDG pour le pilotage et 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, il détermine le cadre auquel doivent se conformer tous les responsables en charge de sécurité ferroviaire au sein de l'entreprise. Les directeurs des départements et des unités opérationnelles mettent en œuvre les directives générales de sécurité ferroviaire émanant de la DGSF, dans le cadre de leurs délégations de pouvoirs respectives.

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

La DGSF réalise des audits de sécurité ferroviaire et propose des actions préventives et correctives, en concertation avec les départements concernés. Ces audits se déroulent conformément aux principes édictés par la norme NF EN ISO 19011 de décembre 2002.

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, il peut être appelé à exercer sa mission dans le cadre d'un projet ou d'une concession de RATP Dev.

2.3 Le contrôle externe

En tant qu'entreprise publique, la RATP est soumise à un contrôle de l'État qui s'exerce, à travers :

- la mission de contrôle économique et financier des transports⁹ ;
- la commission des marchés, instituée par l'arrêté du 11 janvier 1973¹⁰ et présidée par un magistrat de la Cour des comptes.

Par ailleurs, les comptes annuels de la RATP ainsi que les comptes consolidés font l'objet d'une certification et les comptes semestriels consolidés résumés du groupe RATP font l'objet d'un rapport d'examen limité par les commissaires aux comptes (cabinets *PricewaterhouseCoopers* et *Ernst & Young*).

Depuis l'année 2000, la RATP est entrée dans une démarche de contractualisation avec le Stif, qui s'est régulièrement poursuivie par la signature de nouveaux contrats et d'avenants. Le quatrième contrat avec l'autorité organisatrice des transports d'Île-de-France a été signé le 16 mars 2012, pour la

période du 1^{er} janvier 2012 au 31 décembre 2015. Le Stif dispose d'un droit d'audit et de contrôle sur toutes questions relatives à l'objet du contrat.

L'amélioration de la qualité de service est une préoccupation permanente de l'entreprise. De nombreuses démarches sont développées, notamment les certifications ISO 9001, 14001 et 18001. Ces certifications, attribuées par des organismes indépendants, portent aussi bien sur les systèmes de management que sur les résultats en matière de qualité de service et d'environnement.

Les différents acteurs de la maîtrise des activités (direction, responsables opérationnels, acteurs spécialisés dans le contrôle ou l'audit) se réfèrent à des normes professionnelles et à une définition du contrôle interne établie par les organismes professionnels concernés (par exemple, celles de l'IFACI – Institut français de l'audit et du contrôle internes – pour l'Inspection générale / Audit interne).

3 • Les procédures internes relatives au contrôle comptable et financier

3.1 La conformité aux lois et règlements comptables

3.1.1 LES NORMES FRANÇAISES

La RATP, établissement public industriel et commercial, est, en matière comptable, placée sous le régime de droit commun des sociétés commerciales. Ainsi, 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.

3.1.2 LES NORMES IFRS

La RATP applique les normes IFRS en vigueur pour la production des comptes consolidés du groupe RATP.

3.1.3 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 1985¹¹.

⁹ Comme tout Epic, la RATP est soumise au contrôle économique et financier de l'État (décret 2002 1502 du 18 décembre 2002).

¹⁰ Modifié par l'arrêté du 23 mars 2005 (JO du 13 avril 2005).

¹¹ 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.

3.1.4 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'estimations appliquées par la RATP pour produire ses comptes, sur le programme d'audit interne, sur la politique de maîtrise des risques, etc.

3.1.5 ÉVOLUTION DU CADRE RÉGLEMENTAIRE DE LA RATP

Le règlement européen relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route adopté le 23 octobre 2007 est entré en vigueur le 3 décembre 2009. Ce règlement a notamment limité dans le temps la durée des droits d'exploitation des lignes confiés aux opérateurs de transport public.

La loi du 8 décembre 2009 relative à l'Organisation et à la régulation des transports ferroviaires prévoit dans son article 5 l'adaptation de la réglementation des transports de voyageurs en Île-de-France; elle reconnaît à la RATP la qualité de gestionnaire de l'infrastructure des réseaux de métro et de RER dont elle assure l'exploitation à la date du 1^{er} janvier 2010.

Enfin, la loi sur le Grand Paris du 3 juin 2010 stipule que l'activité de gestionnaire de l'infrastructure doit être comptablement séparée de l'activité d'exploitant de services de transport public de voyageurs avec la tenue pour chacune des activités d'un bilan et d'un compte de résultat à compter du 1^{er} janvier 2012 certifiés annuellement. La loi mentionne également que toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre chacune des activités est interdite.

Depuis 2012, les comptes sociaux et consolidés de la RATP intègrent ces évolutions.

3.2 La pertinence de l'information financière de l'Epic RATP

3.2.1 LA PRODUCTION DE L'INFORMATION

La RATP utilise le progiciel *Oracle - version R12* (nouvelle version mise en production en septembre 2010) pour les comptes sociaux et *Business Financial Consolidation* pour les comptes consolidés.

Processus pour les comptes sociaux

Les résultats mensuels sont disponibles à J+8 ouvrés, ce délai incluant une période d'analyse dite de « pré arrêté comptable » au cours de laquelle des contrôles sont opérés. Les résultats mensuels disponibles permettent aux contrôleurs de gestion des différents départements de l'entreprise d'effectuer des suivis réguliers de leur niveau d'activité et de leur consommation budgétaire. Au niveau du contrôle de gestion central de l'entreprise, les résultats mensuels permettent de piloter les risques éventuels de dérives budgétaires et de procéder aux recadrages éventuellement nécessaires. Afin de garantir les délais de clôture, des pré-clôtures sont réalisées respectivement à fin mai et à fin octobre. Elles font l'objet de contrôles approfondis des commissaires aux comptes.

Processus pour les comptes consolidés

La production des états financiers consolidés est assurée par un secteur de l'unité comptabilité d'entreprise pour l'ensemble du périmètre du Groupe. Ce secteur s'assure de la cohérence des données de base qui sont transmises par les filiales et a pour objectif de garantir que les états financiers consolidés sont élaborés dans le respect des normes et règlements en vigueur et qu'ils donnent une vision sincère de l'activité et de la situation du Groupe.

Les rapports financiers annuels et semestriels font l'objet d'une publication à l'AMF.

La description des procédures de production et de contrôle de l'information financière élaborées par la RATP est explicitée en **Annexe 3**.

3.2.2 LA COMMUNICATION INTERNE DES BONNES PRATIQUES

Le site Intranet de la direction financière met à disposition du personnel une base documentaire relative à la performance économique de l'entreprise. Cette base aborde les thèmes suivants : la performance exploitation, la performance investissement, les frais de personnel, les clients, les fournisseurs, les immobilisations, les stocks, la fiscalité et la trésorerie.

Ces documents sont à la fois une référence aux bonnes pratiques à mettre en œuvre et une présentation pédagogique des domaines avec notamment des formulaires et fiches pratiques. Leur mise à jour est régulière.

3.2.3 LES AUDITS COMPTABLES

Les missions d'audit réalisées par l'unité comptabilité d'entreprise font l'objet d'un programme annuel, avec l'émission de rapports et suivis de plans d'actions.

En 2014, des audits de suivi ont été réalisés et ont concerné la délégation comptable spécifique¹² *Oasis* (Outil d'analyse de suivi des infractions et des statistiques) pour le traitement du produit des amendes émises sur les réseaux, le processus des notes de frais du département DIT (Développement innovation territoires).

Fin 2014, un audit de suivi sur le processus des ouvertures des comptes bancaires dans le département CGF (Contrôle de gestion et finances), et la délégation comptable spécifique CPS (*Corporate Purchase Solution*) concernant le traitement de certaines factures fournisseurs ont débutés.

Par ailleurs, le bureau d'audit a mené plusieurs études dans le but d'améliorer les traitements comptables de certains flux. C'est le cas pour le processus de facturation, ainsi que le processus des dépositaires, de deux fournisseurs commerçants vendant des titres de transport pour la RATP.

Tout au long de l'année, le bureau d'audit veille à la réalisation des plans d'actions et s'assure du respect des échéances.

¹² L'unité comptabilité d'entreprise du département contrôle de gestion et finances transmet à une unité extérieure la responsabilité du traitement de certaines pièces comptables jusqu'à l'intégration des flux dans le système d'information, se traduisant par un flux comptable.

Le bureau d'audit a en charge l'organisation et le suivi de la démarche « *risk management* » de l'unité comptabilité d'entreprise, initialisée par le directeur financier en 2012. Pour 2014, trois risques sur les dix identifiés donnent lieu à des plans de traitement suivis de plans d'actions.

3.3 Le contrôle des filiales

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

3.3.1 LES CONTRÔLES A PRIORI

Ils comprennent :

- le contrôle de la stratégie des filiales à travers l'élaboration de plans à moyen terme glissants ;
- le contrôle des décisions à forts enjeux que sont notamment le budget, l'arrêté des comptes, les réponses aux appels d'offres, les contrats importants, les opérations concernant le capital, les prises de participation, les créations de sous-filiales.

Ce contrôle est exercé par le comité d'engagement de la filiale concernée et, pour les filiales de premier rang, selon l'importance des décisions, 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 évidemment 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, les plans à moyen terme ; lesquels 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.

3.3.2 LES CONTRÔLES A POSTERIORI

Ils prennent la forme :

- d'un *reporting* financier mensuel, sur la base notamment d'informations comptables unifiées remontées à travers le progiciel de consolidation et présentées sous la forme d'un tableau de bord des filiales communiqué au comité exécutif de l'Epic ; ce progiciel sert à la fois au *reporting* mensuel et à la consolidation des comptes, ce qui garantit l'homogénéité des informations ;

- de la réalisation d'audits : chaque année, certaines filiales font l'objet d'un audit complet de fonctionnement.

Les contrôles *a priori* et le *reporting* financier mensuel sont animés par l'unité filiales, montages financiers, fiscalité du département contrôle de gestion et finances ; les audits sont assurés par l'Inspection générale / Audit interne (cf. *supra*, point 2.2.3).

3.3.3 LES AUTRES CONTRÔLES

Le conseil d'administration de la RATP examine la situation des filiales deux 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 perspectives de l'année en cours.

Pour la filiale RATP Dev, un compte rendu trimestriel est adressé au conseil d'administration de la RATP depuis janvier 2011. Il donne un avis sur le budget et le plan à moyen terme, 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.

Annexes

Annexe 1. Conseil d'administration et commissions

1 • Le conseil d'administration

En application du décret n° 84-276 du 13 avril 1984, modifié par les décrets n° 2004-500 du 7 juin 2004 et 2006-1018 du 11 août 2006, le conseil d'administration de la RATP se compose de 27 membres, répartis de la manière suivante :

- 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 concernées par l'activité de l'entreprise.
- neuf représentants des salariés élus par le personnel de l'entreprise.

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, ainsi que le secrétaire du comité d'entreprise ou son représentant.

Sur proposition du président, 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 pour le renouvellement du mandat du Conseil ou du président.

2 • Les commissions du conseil

Parmi les trois commissions permanentes chargées de préparer les travaux du Conseil, les deux premières sont composées à part égale d'administrateurs et la troisième est composée de l'ensemble des membres du Conseil. La première examine plus particulièrement les dossiers relatifs au développement et à la modernisation technique et technologique, notamment le développement et la maintenance des réseaux, l'amélioration de la qualité de service, la recherche et les marchés. La seconde examine plus particulièrement les dossiers économiques et stratégiques, notamment les budgets d'exploitation et les programmes d'investissement, les comptes, les conventions ou contrats de desserte, ainsi que des questions sociales, notamment le plan de formation, la politique en matière d'habitat, le développement hors contrat RATP-Stif, les activités des filiales et le rapport d'activité et de développement durable. La troisième commission, présidée par un administrateur salarié, assure le suivi du contrat RATP-Stif et des tableaux de

bord de la qualité de service, et examine plus particulièrement les projets d'innovation de service.

Un comité d'audit, composé de six administrateurs (deux administrateurs élus du personnel, un administrateur membre du collège des personnalités, trois administrateurs représentant l'État) est chargé de donner un avis au Conseil sur les comptes sociaux et consolidés, sous l'aspect de la fiabilité des systèmes d'information qui concourent à leur établissement, la gestion financière, les principes de gestion et de présentation comptable, les comptes analytiques, les plans de développement des systèmes d'information comptable et de contrôle de gestion, le programme de l'audit interne et la qualité de ses méthodes, la politique de maîtrise des risques.

Indépendamment des décisions de gestion, qui font l'objet d'un vote du Conseil, le président peut proposer au Conseil des débats d'orientation dans les domaines où il est nécessaire de définir une politique pour l'entreprise à moyen et long terme.

3 • Filiales et participations

Le président 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 laquelle elle détient une participation significative et il donne un avis sur le Plan à moyen terme de la filiale RATP Dev.

4 • Rapport d'activité et de développement durable

Le rapport relatif aux activités de la RATP au cours de l'année écoulée doit être approuvé par le conseil d'administration.

5 • Liste des administrateurs au 31 décembre 2014 (mandat 2014-2019)

Nom		Fonction	Autres mandats
REPRÉSENTANTS DE L'ÉTAT			
Mme	BACOT Marie-Anne	Membre du Conseil général de l'Environnement et du développement durable	Administratrice de RFF (SNCF Réseau), membre du Conseil de surveillance de l'aéroport de Toulouse Blagnac.
M.	CHARISSOUX Denis	Sous-directeur à la direction du Budget	Administrateur de RFF (SNCF Réseau), AFITF, SGP, Conservatoire du littoral, Epadesa, ANRV, Ademe et Onema.
M.	DAUBIGNY Jean	Préfet de la Région Île-de-France et préfet de Paris	Administrateur de la SNCF, président du CA de l'Institut Gustave Roussy, président du conseil d'administration de l'Agence de l'eau Seine-Normandie, président du conseil de surveillance de l'Agence régionale de santé.
M.	DE ROMANET Augustin	Président-directeur général d'Aéroports de Paris	Administrateur et vice-président du CA de TAV Havalimanlari Holding AS (Turquie), de TAV Yatirim Holding A.S, de TAV Tepe Akfen Insaat Ve Isletme A.S, président et administrateur de Média Aéroports de Paris, membre du conseil de Société de distribution aéroportuaire (SDA), membre du conseil de direction de Relay@ADP, premier vice-président et membre du comité exécutif et du CA de Airport Council International (ACI) Europe.
M.	LEBLANC Gilles	Directeur régional et interdépartemental de l'Équipement et de l'aménagement IDF	Administrateur ADP, Ports de Paris, AFTRP, EPFIF, EPadesa et Epaorsa.
Mme	LEPAGE Solenne	Directrice de participations Transports à l'APE	Administratrice de la SNCF, RFF, Air France-KLM et ADP.
M.	MONGIN Pierre	Président-directeur général (PDG) de la RATP	Président du conseil de surveillance de RATP Dev, Président du conseil de surveillance de Systra, administrateur de GDF Suez et de CMA CGM, Président de l'organisme interprofessionnel « Fer de France ».
M.	PEYLET Roland	Conseiller d'État	Non
Mme	SUEUR Catherine	Directrice générale déléguée de Radio France	Non
ÉLUS DES COMMUNES OU GROUPEMENTS DE COMMUNES CONCERNÉS PAR L'ACTIVITÉ DE L'ENTREPRISE			
Mme	LEPETIT Annick	Députée de Paris, conseillère de Paris	Présidente de la société d'aménagement « Paris Batignolles Aménagement ».
M.	CARREZ Gilles	Député du Val de Marne, maire du Perreux-sur-Marne	Non
REPRÉSENTANTS DES MILIEUX SOCIO-ÉCONOMIQUES			
Mme	BELLON Michèle	Ancienne Présidente d'ERDF	Membre de la Commission de surveillance de la Caisse des dépôts et consignations, membre du CA de l'Institut Pasteur de Shanghai, membre du Conseil d'orientation sociétale de RFF, membre du CA de Greentech.SA (Greentech Energy System)
Mme	CORAZZA Chiara	Déléguée générale de Paris – Île-de-France capitale économique	Administratrice d'APRIL.
Mme	MAHIEUX Sophie	Directrice générale du Crédit municipal de Paris	Administratrice, représentant le CMP, de CMP Banque.

Nom	Fonction	Autres mandats
PERSONNALITÉS REPRÉSENTANT LES CLIENTS DES TRANSPORTS COLLECTIFS		
M. BABUT Michel	FNAUT (Fédération nationale des associations d'usagers des transports)	Non
M. BERNADELLI Stéphane	Administrateur (membre du bureau) de l'Unaf (Union nationale des associations familiales) –responsable dossier transport	Membre au conseil consultatif des consommateurs et usagers de SNCF-RATP-RFF, au comité de suivi de la convention relative à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET), au haut comité de la qualité de service dans les transports (HCQST), à l'Observatoire interministériel de l'accessibilité et de la conception universelle, membre du haut conseil de la famille, administrateur du CA de la Caisse nationale des allocations familiales (CNAF), membre du conseil de la Caisse d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS).
PERSONNALITÉ CHOISIE POUR SES COMPÉTENCES PERSONNELLES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS		
M. GIRRE Xavier	Président du directoire de XAnge Private equity et de XAnge Capital, filiales de la Banque Postale	Président du directoire de Xange Private Equity et de Xange Capital, administrateur de la Française des Jeux
M. RAULIN Patrice	Ancien président de la société Lyon-Turin Ferroviaire	Gérant bénévole de la société foncière du mouvement Habitat-humanisme, membre de la commission des marchés de APRR.
REPRÉSENTANTS ÉLUS DU PERSONNEL		
M. LALOUANI Abdel Halim	Liste FO	Administrateur de Logis Transports.
M. LE PAHUN Didier	Liste UNSA	Administrateur de Telcité et de Naxos.
Mme DE WILDE-GHIKH Laurence	Liste UNSA	Administratrice de la SEDP et de la Fondation RATP.
Mme PAGNINI Karen	Liste SUD	Non
M. PIRAS Fabrizio	Liste CGT	Administrateur de Logis Transport et de la Fondation RATP.
M. RICHAUD Philippe	Liste CGT	Non
M. RIZZI Michel	Liste CGT	Non
M. ROUE Gilles	Liste CGT	Administrateur salarié de la Caisse de retraite du personnel de la RATP (CRP), Administrateur de Promo Métro et de la SEDP.
M. TERNOIS Alain	Liste CFE-CGC	Administrateur de Telcité et de Naxos.

6 • Évolution de la composition du conseil entre les mandatures 2009-2014 et 2014-2019

Comparaison de l'actuelle mandature avec celle de la précédente mandature, en termes de composition :

Mandature 2009-2014		Mandature 2014-2019	
REPRÉSENTANTS DE L'ÉTAT			
M. MONGIN	PDG	M. MONGIN	PDG
M. CHARISSOUX	Budget	M. CHARISSOUX	Budget
Mme LEPAGE	APE	Mme LEPAGE	APE
M. DAUBIGNY	Préfet Idf	M. DAUBIGNY	Préfet Idf
Mme BERGEAL	Conseil d'État	M. PEYLET	Conseil d'État
M. GRAFF	Ex PDG AdP	M. DE ROMANET	PDG AdP
M. ROL-TANGUY	Ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie	Mme BACOT	Conseil général de l'Environnement et du développement durable
M. DE FENOYL	Conseiller du directeur général du Transport et de la mer, ingénieur général des Ponts et chaussées	M. LEBLANC	Directeur régional de l'Équipement et aménagement de l'IdF
M. DURET	Cour des comptes	Mme SUEUR	Directrice déléguée de Radio France

Mandature 2009-2014		Mandature 2014-2019	
PERSONNALITÉS ISSUES DES MILIEUX SOCIO-ÉCONOMIQUES			
M. BUGAT	Président de Nucadvisor	Mme BELLON	Ex présidente d'ERDF
Mme DERUY	Directrice générale AEF (groupe de presse)	Mme CORAZZA	Déléguée générale de Paris Idf Capitale
M. SAMUEL-LAJEUNESSE	Banquier	Mme MAHIEUX	Directrice générale du Crédit Municipal de Paris
ÉLUS DES COMMUNES OU GROUPEMENTS DE COMMUNES CONCERNÉS PAR L'ACTIVITÉ DE L'ENTREPRISE			
Mme DEBRE	Sénateur et 1 ^{er} adjoint au maire de Vanves	Mme LEPETIT	Députée
M. CARREZ	Député-maire du Perreux-sur-Marne	M. CARREZ	Député-maire du Perreux-sur-Marne
PERSONNALITÉS REPRÉSENTANT LES CLIENTS DES TRANSPORTS COLLECTIFS			
M. BERNARDELLI	Représentant de l'UNAF	M. BERNARDELLI	Représentant de l'UNAF
M. BOUTRY	Représentant de la FNAUT	M. BABUT	Représentant de la FNAUT
PERSONNALITÉ CHOISIE EN FONCTION DE SA COMPÉTENCE DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS			
M. RAULIN	Ex présidente de la société Lyon Turin ferroviaire	M. RAULIN	Ex président de la société Lyon Turin ferroviaire
M. GIRRE	Président du directoire de Xange Private Equity et de XAnge Capital	M. GIRRE	Président du directoire de Xange Private Equity et de XAnge Capital
REPRÉSENTANTS ÉLUS DU PERSONNEL			
M. GAUDOT	Liste CGT	M. LALOUANI	Liste FO
M. GILLARD	Liste CGT	M. LE PAHUN	Liste UNSA
Mme GONDARD	Liste SUD	Mme DE WILDE-GHIKH	Liste UNSA
M. LEJAUULT	Liste CFDT / CFTC	Mme PAGNINI	Liste SUD
M. MARIUS	Liste UNSA (SAT-GATC-UNSA-BUS)	M. PIRAS	Liste CGT
M. RICHAUD	Liste CGT	M. RICHAUD	Liste CGT
M. RINGUEDÉ	Liste UNSA (SAT-GATC-UNSA-BUS)	M. RIZZI	Liste CGT
M. RIZZI	Liste CGT	M. ROUÉ	Liste CGT
M. TERNOIS	Liste CFE-CGC	M. TERNOIS	Liste CFE-CGC

La composition du conseil d'administration respecte la répartition prévue par le décret de 1984.

Évolution entre les deux mandatures :

Huit personnalités sur dix-huit ont été reconduites.

Le mandat du président Mongin a été renouvelé (cf. point 1-2-1).

Parmi les représentants de l'État, figurent cinq nouvelles personnalités représentant le secteur des entreprises publiques (ADP comme en 2009/2014, Radio France), le conseil d'État (comme en 2009/2014), le conseil général de l'Environnement et du développement durable et la direction régionale de l'Équipement et d'aménagement d'Île-de-France.

Les 3 personnalités issues des milieux socio-économiques sont nouvelles. Une d'entre elles est de nationalité italienne et son profil, déléguée générale de Paris Île-de-France Capitale, illustre une sensibilisation sur les sujets de développement à l'international ; le secteur de l'énergie, est représenté avec l'ancienne présidente d'ERDF et le secteur de l'aide sociale à travers

des mécanismes de crédit est représenté par la directrice générale du Crédit municipal de Paris.

Un des deux élus des communes ou groupements de communes concernés par l'activité de l'entreprise a vu son mandat renouvelé. Une nouvelle élue, à la fois députée et élue de Paris, a donc été nommée.

Une des deux personnalités représentant les clients des transports collectifs a vu son mandat renouvelé. Une nouvelle personnalité a été nommée en cette qualité au titre de la FNAUT.

Les deux personnalités choisies en fonction de leur compétence dans le domaine des transports ont vu leur mandat renouvelé.

Trois administrateurs salariés ont été réélus pour un autre mandat. La CGT, l'UNSA, SUD et la CFE-CGC conservent le même nombre d'élus, la liste FO obtient un siège, la liste CFDT/CFTC n'a plus d'élus.

On relève une féminisation accrue du Conseil, avec 33 % de femmes dans le nouveau Conseil contre 18 % pour la mandature précédente.

Annexe 2. Activités relevant du conseil – Année 2014

Séances	Nombre	Activités	Nombre
Conseil d'administration • 31 janvier • 14 mars • 22 mai • 27 juin • 23 juillet • 28 août • 17 octobre • 28 novembre	8	Débats	26
		Délibérations	42
Commission de la modernisation technique et technologique et du transport	6	Dont :	
		• Marchés > 60 M€	5
		• Avant-projets	5
		• Schéma de principe complémentaire	0
Commission économique et stratégique	7		
Commission de l'innovation et du service aux clients	6		
Comité d'audit	5		
Groupes de travail	1		
Séminaire	2		
Total des séances	35		

Annexe 3. système comptable de la RATP

1 • La production 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 EMTN¹. 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 Epic couvre les besoins de la gestion budgétaire et économique des unités et des départements.

À compter du 1^{er} janvier 2012, conformément à la loi du 3 juin 2010, des bilans et des comptes de résultats sont publiés pour chacune des activités du Gestionnaire d'infrastructures (GI) et de l'Opérateur de transport (OT) en annexe des comptes sociaux. Une structure dédiée au traitement comptable des opérations du GI a été mise en place au 1^{er} janvier 2012.

Pour l'établissement des bilans dissociés comme des comptes de résultats 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 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 des cessions, les principes de leur valorisation et de leur facturation. Ces conventions sont revues régulièrement par les deux établissements.

2 • Les procédures de contrôle pour la production des comptes sociaux

2.1 Un corps de doctrines et des structures

La RATP applique un principe de séparation des fonctions entre les comptables (agents appartenant en général au département contrôle de gestion et finances), les trésoriers et les services qui ordonnent les dépenses.

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.

2.2 Des contrôles réguliers

1- Les unités et groupes de soutien des départements 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 prend la forme d'une délégation comptable (possibilité de générer des écritures comptables dans les systèmes sans intervention des comptables de l'unité comptabilité d'entreprise), soit par accès direct aux systèmes d'information comptable pour y enregistrer des données (notamment des charges externes), soit par un outil local se déversant dans le système d'information.

2- Les bureaux comptables de proximité de l'unité comptabilité d'entreprise ont pour mission de contrôler mensuellement les imputations comptables saisies ou déversées dans le système de gestion par les unités. Ils effectuent les éventuelles corrections et comptabilisent les différentes opérations qui ne sont pas déléguées aux unités. Un bureau comptable dédié aux opérations du GI a été mis en place au 1^{er} janvier 2012.

En 2014, une structure dédiée aux investissements a été mise en place au sein de l'unité comptable. Cette structure, issue du regroupement de deux bureaux comptables, a pour objet le traitement comptable des immobilisations, la gestion du référentiel investissement et la diffusion des règles et méthodes en matière d'investissements en centralisant au sein d'un même bureau toutes les problématiques liées aux investissements.

En ce qui concerne le processus des notes de frais suivi par des délégations comptables des sous-comptes bancaires décentralisés (SCBD), gérés par les unités de l'entreprise, elles font l'objet d'une révision comptable régulière tout au long de l'année pour vérifier le bon respect des procédures comptables et administratives qui les régissent. L'application informatique AIRA (Application informatique révision audit) permet de tracer l'ensemble des contrôles et de les communiquer aux responsables des SCBD. En 2014, l'unité comptabilité d'entreprise a poursuivi l'optimisation du processus des notes de frais et procédé à la fermeture de cinq SCBD sur les 71 existants.

Certains secteurs de l'entreprise disposent de délégations comptables dites spécifiques à leur activité. La démarche engagée en 2012 de contractualisation de ces délégations (périmètre, responsabilités, modalités de révision, procédures comptables, etc.), se poursuit. Au-delà des suivis réguliers par les bureaux comptables, des révisions périodiques doivent être programmées par l'unité comptabilité d'entreprise afin de contrôler l'utilisation de l'outil informatique, le respect des contrats et des procédures mises en place.

Des audits ponctuels sont également effectués par le bureau d'audit de l'unité comptabilité d'entreprise.

3- Toutes les informations aboutissent au niveau des services centraux afin de permettre l'élaboration des documents de synthèse et d'assurer un certain nombre de tâches non décentralisées : tenue des comptabilités *fournisseurs et clients*, centralisation des recettes et des charges de personnel, contrôle de la qualité comptable, production des états financiers (bilan, compte de résultat, annexe, etc.)

1 Euro Medium Term Notes.

4- Depuis 2012, tous ces contrôles ont été organisés pour s'adapter à l'évolution comptable et aux contraintes de séparation comptable des deux activités, notamment sur les habilitations donnant accès aux comptables de l'une ou de l'autre des activités.

2.3 Une logique d'arrêté mensuel

Tous les mois, il est procédé à un arrêté des comptes à l'occasion duquel les bureaux comptables s'assurent de la cohérence des variations des charges et des produits et procèdent à des écritures d'inventaires. Un bureau comptable central a pour rôle d'analyser transversalement les résultats.

Les comptes de bilan sont placés sous la responsabilité des différents bureaux de l'unité et font l'objet de procédures d'analyse et de justification régulières qui sont remontées au bureau comptable central qui assure un contrôle global.

3 • La production des comptes consolidés du groupe RATP

Les comptes consolidés font l'objet d'un arrêté semestriel selon un planning établi à chaque clôture par la direction financière.

La consolidation des comptes est réalisée à l'aide d'un logiciel de consolidation qui constitue un outil structurant mettant en œuvre des principes et règles comptables régulièrement maintenus à jour. La plupart des liasses de consolidation des entités sont renseignées par les comptables des filiales. Une grande partie des contrôles est réalisée à travers le système de consolidation dans lequel ont été paramétrés de nombreux points de vérification, dont certains sont bloquants. La maintenance de l'outil de consolidation est supportée par l'éditeur.

La production des états financiers consolidés est assurée par un secteur de l'unité comptabilité d'entreprise pour l'ensemble du périmètre du Groupe. Ce secteur s'assure de la cohérence des données de base qui sont transmises par les filiales et a pour 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.

Ce secteur est en charge de comptabiliser tous les impacts des normes IFRS pour la plupart des filiales et les retraitements de consolidation (homogénéisation des comptes, éliminations des titres et des flux intra-groupe). Les contrôles de variation des capitaux propres sont effectués par filiale. Des inventaires de comptes sont ensuite réalisés pour s'assurer de l'exactitude des comptes.

Les données issues de la consolidation comptable sont les mêmes données qui servent aux analystes de l'unité filiales, montages financiers, fiscalité du département contrôle de gestion et finances. De ce fait, pendant la période d'arrêté des comptes, les données des filiales font l'objet d'une analyse simultanée et sont rapprochées des données des mois précédents et des données budgétaires.

Rapport des commissaires aux comptes

Rapport des commissaires aux comptes sur le rapport du président du conseil d'administration de la RATP relatif aux procédures de contrôle interne et de gestion des risques.

Exercice clos le 31 décembre 2014

En notre qualité de commissaires aux comptes de la RATP et en réponse à votre demande, nous vous présentons notre rapport sur le rapport établi par le président de votre conseil d'administration relatif aux procédures de contrôle interne et de gestion des risques au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2014.

Il appartient au président de rendre compte des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place au sein de la RATP et de donner les autres informations requises par l'article L.621-18-3 du Code monétaire et financier relatives notamment au dispositif en matière de gouvernement d'entreprise.

Il nous appartient de vous communiquer les observations qu'appellent de notre part les informations contenues dans le rapport du président, concernant les procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Nous avons effectué nos travaux conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France. Ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences destinées à apprécier la sincérité des informations concernant

les procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière contenues dans le rapport du président. Ces diligences consistent notamment à :

- prendre connaissance des procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière sous-tendant les informations présentées dans le rapport du président ainsi que de la documentation existante;
- prendre connaissance des travaux ayant permis d'élaborer ces informations et de la documentation existante;
- déterminer si les déficiences majeures du contrôle interne relatif à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière que nous aurions relevées dans le cadre de notre mission font l'objet d'une information appropriée dans le rapport du président.

Sur la base de ces travaux, nous n'avons pas d'observation à formuler sur les informations concernant les procédures de contrôle interne et de gestion des risques de la société relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière contenues dans le rapport du président du conseil d'administration.

Neuilly-sur-Seine et Paris-La-Défense, le 16 mars 2015
Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit
Gérard Morin

Ernst & Young et autres
Jean-François Bélorgey



comptes consolidés

57 Rapport des commissaires
aux comptes

58 État du résultat global

59 Bilan consolidé

60 Tableau des flux de trésorerie

61 Tableau de variation
des capitaux propres

62 Notes annexes

Rapport des commissaires aux comptes

Sur les comptes consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2014

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le ministre de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2014, sur :

- le contrôle des comptes consolidés du groupe RATP, tels qu'ils sont joints au présent rapport;
- la justification de nos appréciations;
- la vérification spécifique prévue par la loi.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

1. Opinion sur les comptes consolidés

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à vérifier, par sondages ou au moyen d'autres méthodes de sélection, les éléments justifiant des montants et informations figurant dans les comptes consolidés. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis, les estimations significatives retenues et la présentation d'ensemble des comptes. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Nous certifions que les comptes consolidés de l'exercice sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

2. Justification des appréciations

En application des dispositions de l'article L.823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les éléments suivants :

Avantages au personnel

La Note 22 de l'annexe intitulée « Provisions pour avantages au personnel » détaille les avantages postérieurs à l'emploi et les autres avantages

à long terme provisionnés au bilan ainsi que la méthode d'évaluation des dites provisions.

Nous avons examiné le recensement, l'évaluation et le traitement comptable de ces engagements et provisions, et nous avons vérifié que les Notes 2.16 et 22 de l'annexe donnent une information appropriée.

Valeur des actifs

- Pour les UGT déterminées au niveau de l'Épic RATP, Gestionnaire d'infrastructures et Opérateur de transport et décrites dans la Note 14 « Tests de dépréciation d'actifs » de l'annexe, le groupe RATP s'est assuré de l'absence d'apparition d'indice de perte de valeur susceptible d'affecter défavorablement les valeurs recouvrables des UGT Gestionnaire d'infrastructure et Opérateur de transport et a examiné l'évolution des principales hypothèses utilisées dans le cadre des tests de dépréciation réalisés au cours de l'exercice précédent. Nos travaux ont consisté à examiner les hypothèses revues par le Groupe et à vérifier que la Note 14 de l'annexe donne une information appropriée;
- Pour les UGT définies au niveau des filiales et décrites dans la Note 2.9 « Dépréciation d'actifs » le groupe RATP a procédé à des tests de dépréciation sur les *goodwill* et les actifs incorporels à durée de vie indéfinie. Nos travaux ont consisté à examiner les modalités de réalisation de ces tests fondés sur l'actualisation de flux futurs de trésorerie des activités concernées et à apprécier la cohérence des hypothèses retenues.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes consolidés, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

3. Vérification spécifique

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, à la vérification spécifique prévue par la loi des informations données dans le rapport du conseil d'administration sur la gestion du groupe RATP.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Neuilly-sur-Seine et Paris-La-Défense, le 16 mars 2015
Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit
Gérard Morin

Ernst & Young et autres
Jean-François Bélorgey

État du résultat global

Les états financiers sont présentés en milliers d'euros. Les informations comparatives sont des données retraitées après application rétrospective de la norme IFRS 11 « Partenariats ».

1 • compte de résultat

	Notes	31/12/14	31/12/13 Retraité
Chiffre d'affaires (dont revenus des actifs financiers en concession 156 M€ pour 2014 et 153 M€ pour 2013)	Note 4	5 256 589	5 082 724
Autres produits des activités ordinaires	Note 4	571 498	445 542
Produits des activités ordinaires	Note 4	5 828 088	5 528 266
Achats consommés		-840 171	-740 682
Autres achats et charges externes		-820 147	-800 451
Impôts, taxes et versements assimilés	Note 8	-236 305	-221 973
Charges de personnel	Note 5	-3 019 363	-2 877 988
Autres charges d'exploitation		-49 192	-53 521
EBITDA (Excédent brut d'exploitation)		862 910	833 651
Dotations aux amortissements		-351 167	-306 339
Dotations et reprises aux provisions	Note 23	-3 690	8 895
Résultat de cessions d'actifs	Note 6	-6 550	-18 578
Effets des opérations sur le périmètre	Note 6	3 431	0
Pertes de valeur		-14	-14
Autres produits et charges opérationnels		294	261
Quote-part dans le résultat net des entités mises en équivalence	Note 16	11 011	8 322
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entités mises en équivalence		516 226	526 198
Produits financiers	Note 7	9 201	11 906
Charges financières	Note 7	-216 420	-231 454
Résultat avant impôts		309 007	306 650
Impôts sur le résultat	Note 8	-6 150	-9 251
Résultat net de l'ensemble consolidé		302 857	297 399
dont Résultat net - Part du Groupe		298 191	292 827
Intérêts minoritaires		4 665	4 572

2 • Autres éléments du résultat global

Les autres éléments du résultat global sont présentés nets d'impôts	31/12/14	31/12/13 Retraité
Résultat net de la période	302 857	297 399
Variation des dérivés de couverture de flux de trésorerie	-21 254	2 872
Écarts de conversion	8 794	-3 647
Quote-part des entités mises en équivalence sur éléments recyclables en résultat	4 664	-1 514
Total des éléments recyclables en résultat	-7 795	-2 288
Écarts actuariels	-121 130	38 215
Quote-part des entités mises en équivalence sur éléments non recyclables en résultat	-775	486
Total des éléments non recyclables en résultat	-121 905	38 701
Produits et Charges comptabilisés en autres éléments du résultat global	-129 700	36 413
Résultat global total	173 157	333 812
Part du Groupe	165 945	330 240
Intérêts minoritaires	7 212	3 572

Les impôts concernent uniquement les filiales. Les effets d'impôts sur les autres éléments du résultat global sont présentés en Note 8.

Bilan consolidé

Actif	Notes	31/12/14	31/12/13 Retraité	Passif et capitaux propres	Notes	31/12/14	31/12/13 Retraité
				Dotation en capital		433 367	433 367
Goodwill net	Note 9	254 520	171 576	Contre-valeur des immobilisations mises à disposition		250 700	250 700
Immobilisations incorporelles	Note 10	605 323	540 266	Réserves		2 155 201	1 995 152
Immobilisations corporelles	Note 11	5 323 994	5 134 386	Résultat de la période		298 191	292 827
				Capitaux propres - part du Groupe		3 137 459	2 972 046
Titres mis en équivalence	Note 16	142 418	157 617				
Actifs financiers disponibles à la vente	Note 17	7 947	7 929	Intérêts minoritaires		33 194	17 778
Instruments financiers dérivés - non courants	Note 28	275 697	290 986				
Actifs financiers en concession - non courants	Note 13	3 771 769	3 548 781	Capitaux propres		3 170 653	2 989 824
Autres actifs financiers - non courants	Note 18	578 642	651 762				
Impôts différés actifs	Note 8	23 488	17 754	Provisions pour avantages au personnel	Note 22	758 796	610 712
				Autres provisions - non courantes	Note 23	151 505	139 337
Actifs non courants		10 983 798	10 521 057	Dettes financières - non courantes	Note 24	5 005 813	5 403 339
				Instruments financiers dérivés - non courants	Note 28	41 189	11 432
Stocks et en-cours	Note 19	178 934	168 006	Impôts différés passifs	Note 8	28 167	23 896
Clients et autres débiteurs	Note 20	770 803	764 753	Autres créditeurs		2 810	4 743
Créances d'impôt sur le résultat		14 437	7 563	Passifs non courants		5 988 280	6 193 458
Instruments financiers dérivés - courants	Note 28	28 436	13 296	Autres provisions - courantes	Note 23	62 678	55 495
Actifs financiers en concession - courants	Note 13	269 159	279 334	Dettes financières - courantes	Note 24	2 924 510	2 182 371
Autres actifs financiers - courants	Note 18	696 669	516 275	Instruments financiers dérivés - courants	Note 28	24 470	15 198
				Fournisseurs et autres créditeurs	Note 25	2 084 949	1 717 943
Trésorerie et équivalents de trésorerie	Note 21	1 317 508	879 668	Dettes d'impôt sur le résultat		4 204	7 996
Actifs détenus en vue de la vente		0	12 333				
Actifs courants		3 275 946	2 641 228	Passifs courants		5 100 811	3 979 003
Total Actif		14 259 744	13 162 285	Total des Passifs et des Capitaux propres		14 259 744	13 162 285

Tableau des flux de trésorerie

	Notes	31/12/14	31/12/13 Retraité
Résultat net total consolidé		302 860	297 399
Élimination du résultat des entités mises en équivalence		-11 011	-8 323
Élimination des amortissements et provisions		392 099	313 797
Dotations aux amortissements des biens mis en concession	Note 13	308 098	291 093
Élimination des résultats de cession		3 453	10 998
Élimination des autres éléments non monétaires		-5 917	7 691
Capacité d'autofinancement après coût de l'endettement financier net et impôts		989 583	912 655
Élimination de la charge (produit) d'impôt		6 150	9 251
Incidence de la variation du BFR hors investissements et subventions	Note 26	94 282	-109 874
Impôts payés		-22 371	-13 991
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		1 067 644	798 042
Incidence des variations de périmètre		-68 458	-5 113
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	Notes 10 et 11	-772 122	-800 345
Acquisition de biens mis en concession		-882 441	-784 105
Acquisition d'actifs financiers		0	-41
Variation des prêts et avances consentis		-10 422	-153 549
Variation du BFR sur investissements et biens mis en concession		46 893	-17 086
Subventions d'investissement reçues hors biens mis en concession	Notes 10 et 11	277 828	322 239
Subventions d'investissement reçues sur des biens mis en concession		345 562	317 239
Variation des subventions d'investissement à recevoir		-7 135	13 122
Cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles		182 736	138 241
Dividendes reçus des entités mises en équivalence		5 883	7 068
Autres flux liés aux opérations d'investissement		-16 218	-2 017
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		-897 893	-964 346
Part des minoritaires sur augmentation de capital		396	895
Émission d'emprunts		242 904	498 260
Remboursement d'emprunts		-507 944	-503 764
Variation des billets de trésorerie		536 618	10 980
Variation des intérêts courus non échus		-3 827	1 498
Dividendes payés aux minoritaires		-3 718	-1 998
Autres flux liés aux opérations de financement		9 173	-2 032
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		273 602	3 839
Incidence de la variation des taux de change		4 741	-1 798
Variation de la trésorerie		448 094	-164 263
Trésorerie d'ouverture		781 805	946 068
Trésorerie de clôture	Note 21	1 229 899	781 805
Variation de la trésorerie		448 094	-164 263

L'impact de l'application d'IFRS 11 sur les données comparatives du tableau des flux de trésorerie n'est pas significatif.

Tableau de variation des capitaux propres

	Capital	Contrevaleur des immobilisations mises à disposition	Réserves de conversion	Écarts actuariels	Variation de juste valeur des AFS	Couverture de flux de trésorerie	Autres réserves	Capitaux propres part du Groupe	Intérêts minoritaires	Total capitaux propres
Capitaux propres au 31 décembre 2012	433 367	250 700	-745	-99 227	1 724	-27 776	2 085 142	2 643 185	12 804	2 655 989
Résultat net de l'exercice							292 827	292 827	4 572	297 399
Autres éléments du résultat global			-4 059	38 763		2 707		37 411	-1 000	36 411
Résultat global total	0	0	-4 059	38 763	0	2 707	292 827	330 239	3 572	333 811
Autres transactions entre actionnaires							40	40	-2 007	-1 967
Autres variations							-1 418	-1 418	3 409	1 990
Capitaux propres au 31 décembre 2013	433 367	250 700	-4 802	-60 464	1 724	-25 068	2 376 591	2 972 046	17 778	2 989 824
Résultat net de l'exercice							298 191	298 191	4 665	302 857
Autres éléments du résultat global			10 776	-121 878		-21 145		-132 247	2 547	-129 700
Résultat global total	0	0	10 776	-121 878	0	-21 145	298 191	165 945	7 212	173 157
Autres transactions entre actionnaires							-1	-1	-3 858	-3 859
Variation de périmètre									12 120	12 120
Autres variations							-531	-531	-58	-588
Capitaux propres au 31 décembre 2014	433 367	250 700	5 974	-182 342	1 724	-46 213	2 674 251	3 137 459	33 194	3 170 653

NOTES annexes

Les états financiers sont présentés en milliers d'euros sauf exception mentionnée dans les notes.

Le groupe RATP est un acteur majeur du transport public urbain et périurbain en France, et en particulier en Île-de-France.

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 est immatriculée au RCS de Paris. Son siège social est situé au 54 quai de la Rapée, 75012 PARIS.

La RATP a notamment pour objet l'exploitation de service public 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 affectée au transport public urbain de voyageurs. Cette loi :

- a reconnu à la RATP la qualité de gestionnaire de l'infrastructure des réseaux de métro et de RER (dans la limite des compétences reconnues à SNCF Réseau), dont elle assurait l'exploitation à la date du 1^{er} janvier 2010;
- a décidé que l'exploitation des lignes existantes créées avant le 3 décembre 2009 se poursuivra dans le cadre des conventions en cours à cette date et de celles qui seront négociées dans le nouveau cadre légal 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 transports (métro et RER). Les droits d'exploitation de lignes confiés à la RATP sont donc limités dans le temps, avec un renouvellement possible de ces droits aux termes prévus par la loi;
- définit le cadre de rémunération de la RATP dans ses missions de gestionnaire d'infrastructure et d'exploitant des lignes en assurant une rémunération appropriée 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 RATP est détenue par l'État français, et les comptes consolidés du Groupe sont intégrés dans les comptes combinés de ce dernier.

Les comptes consolidés du Groupe au 31 décembre 2014 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 13 mars 2015.

1 • Référentiel comptable

1.1 Règles et méthodes comptables

En application du règlement européen 1606/2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du groupe RATP, arrêtés au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2014 sont préparés sur la base des règles de présentation, de reconnaissance et d'évaluation du référentiel IFRS tel qu'adopté par l'Union Européenne.

Ce référentiel est disponible sur le site de la Commission européenne à l'adresse suivante : http://ec.europa.eu/internal_market/accounting/ias/index_fr.htm

1.2 Évolution du référentiel IFRS et changements comptables

1.2.1 NORMES, AMENDEMENTS ET INTERPRÉTATIONS D'APPLICATION OBLIGATOIRE AUX EXERCICES OUVERTS À COMPTER DU 1^{ER} JANVIER 2014

- IFRS 10 – États financiers consolidés;
- IFRS 11 – Partenariats;
- IFRS 12 – Informations à fournir sur les intérêts détenus dans d'autres entités;
- IAS 28 révisée – Participations dans des entreprises associées et des coentreprises;
- Amendements aux normes IFRS 10, IFRS 11 et IFRS 12 concernant les modalités transitoires;
- Amendement IAS 32 – Instruments financiers : Présentation – Compensation d'actifs financiers et de passifs financiers. Cet amendement n'a pas d'impact pour le Groupe.

Les impacts sur les comptes consolidés de l'application de la norme IFRS 11 sont détaillés dans la Note 1.2.3. Sauf mention contraire, les informations comparatives fournies en annexe sont des données retraitées après application rétrospective de cette norme.

Les autres textes d'application obligatoire en 2014 n'ont pas d'incidence significative sur les comptes consolidés.

1.2.2 NORMES, AMENDEMENTS ET INTERPRÉTATIONS D'APPLICATION NON OBLIGATOIRE POUR LA PRÉPARATION DES COMPTES CONSOLIDÉS 2014

L'interprétation IFRIC 21 – Droits ou taxes, dont l'entrée en vigueur au sein de l'Union européenne est fixée aux exercices ouverts à compter du 17 juin 2014, n'a pas été appliquée par anticipation pour la préparation des états financiers au 31 décembre 2014. Le Groupe n'en n'attend pas d'impact significatif sur ses états financiers.

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation les autres normes, amendements et interprétations applicables à compter d'un exercice postérieur au 31 décembre 2014 qu'ils soient ou non adoptés par la Commission européenne.

1.2.3 PREMIÈRE APPLICATION DES NORMES IFRS 10, IFRS 11 ET IFRS 12

Effet de l'application d'IFRS 10 « États financiers consolidés »

La norme IFRS 10 « États financiers consolidés », remplace la norme IAS 27 « États financiers consolidés et individuels », pour les dispositions relatives aux états financiers consolidés, ainsi que l'interprétation SIC 12 « Consolidation – entités *ad hoc* ». Cette norme redéfinit la notion de contrôle. Le groupe RATP contrôle une entité lorsqu'il détient le pouvoir sur cette entité, qu'il est exposé ou a le droit à des rendements variables en raison de son implication dans l'entité, et qu'il a la capacité d'influer sur le montant de ces rendements du fait du pouvoir qu'il détient sur celle-ci.

L'application d'IFRS 10 n'a pas eu d'incidence sur le périmètre de consolidation.

Impact de l'application d'IFRS 11 « Partenariats »

La norme IFRS 11 « Partenariats » remplace la norme IAS 31 « Participations dans des coentreprises » et l'interprétation SIC 13 « Entités contrôlées en commun – apports non monétaires par des coentrepreneurs ». La norme détermine les principes de comptabilisation des partenariats détenus en contrôle conjoint. Elle distingue deux types de partenariats : les entreprises détenues en commun (coentreprises) et les opérations faites en commun (activités conjointes). Les coentreprises sont désormais consolidées selon la méthode de la mise en équivalence, tandis que les activités

conjointes sont comptabilisées ligne à ligne, proportionnellement aux droits et obligations des participants.

Tous les partenariats auxquels participe le Groupe sont qualifiés de coentreprises et sont comptabilisés selon la méthode de la mise en équivalence, à l'exception de Metrolab (activité de recherche et développement) qui est qualifiée d'activité conjointe.

La méthode de l'intégration proportionnelle, antérieurement appliquée aux coentreprises, est supprimée. Les montants retraités à la suite de la suppression de l'intégration proportionnelle sont désormais comptabilisés en « Titres mis en équivalence » au bilan et sur la ligne « Quote-part dans le résultat net des entités mises en équivalence » au compte de résultat. Cette ligne, qui est présentée au sein du résultat opérationnel, était auparavant présentée après le « Résultat avant impôts ».

Retraitement du compte de résultat consolidé de l'exercice 2013

	31/12/13 Publié	IFRS 11	31/12/13 Retraité
Chiffre d'affaires	5 142 722	-59 998	5 082 724
Autres produits des activités ordinaires	451 059	-5 517	445 542
Produits des activités ordinaires	5 593 781	-65 515	5 528 266
Achats consommés	-751 738	11 056	-740 682
Autres achats et charges externes	-819 174	18 723	-800 451
Impôts, taxes et versements assimilés	-223 289	1 316	-221 973
Charges de personnel	-2 906 266	28 278	-2 877 988
Autres charges d'exploitation	-53 876	355	-53 521
Ebitda (Excédent brut d'exploitation)	839 438	-5 786	833 652
Dotations aux amortissements	-308 627	2 288	-306 339
Dotations et reprises aux provisions	5 842	3 053	8 895
Résultat de cessions d'actifs	-18 812	232	-18 580
Effets des opérations sur le périmètre	980	-980	0
Pertes de valeur	-14	0	-14
Autres produits et charges opérationnels	261	0	261
Quote-part dans le résultat des entités mises en équivalence	8 185	138	8 323
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entités mises en équivalence	527 253	-1 055	526 198
Produits financiers	11 800	0	11 800
Charges financières	-231 832	484	-231 348
Résultat avant impôts	307 221	-571	306 650
Impôts sur le résultat	-9 822	571	-9 251
Résultat net de l'ensemble consolidé	297 399	0	297 399
dont Résultat net - Part du Groupe	292 827	0	292 827
Intérêts minoritaires	4 572	0	4 572

Retraitement du bilan consolidé au 31 décembre 2013

Actif	31/12/13 Publié	IFRS 11	31/12/13 Retraité	Passif et capitaux propres	31/12/13 Publié	IFRS 11	31/12/13 Retraité
				Dotation en capital	433 367	0	433 367
Goodwill net	174 272	-2 696	171 576	Contre-valeur des immobilisations mises à disposition	250 700	0	250 700
Immobilisations incorporelles	538 695	1 571	540 266	Réserves	1 995 152	0	1 995 152
Immobilisations corporelles	5 154 173	-19 787	5 134 386	Résultat de la période	292 827	0	292 827
				Capitaux propres - part du Groupe	2 972 046	0	2 972 046
Titres mis en équivalence	151 731	5 886	157 617				
Actifs financiers disponibles à la vente	8 726	-797	7 929	Intérêts minoritaires	17 778	0	17 778
Instruments financiers dérivés - non courants	290 986	0	290 986				
Actifs financiers en concession - non courants	3 548 781	0	3 548 781	Capitaux propres	2 989 824	0	2 989 824
Autres actifs financiers - non courants	651 832	-70	651 762				
Impôts différés actifs	18 196	-442	17 754	Provisions pour avantages au personnel	615 310	-4 598	610 712
				Autres provisions - non courantes	141 067	-1 730	139 337
Actifs non courants	10 537 392	-16 335	10 521 057	Dettes financières - non courantes	5 409 767	-6 428	5 403 339
				Instruments financiers dérivés - non courants	11 432	0	11 432
Stocks et en-cours	169 095	-1 089	168 006	Impôts différés passifs	24 094	-198	23 896
Clients et autres débiteurs	778 643	-13 890	764 753	Autres créditeurs	5 182	-439	4 743
Créances d'impôt sur le résultat	7 887	-324	7 563	Passifs non courants	6 206 852	-13 394	6 193 458
Instruments financiers dérivés - courants	13 296	0	13 296	Autres provisions - courantes	55 496	-1	55 495
Actifs financiers en concession - courants	279 334	0	279 334	Dettes financières - courantes	2 182 689	-318	2 182 371
Autres actifs financiers - courants	516 222	53	516 275	Instruments financiers dérivés - courants	15 198	0	15 198
				Fournisseurs et autres crédeurs	1 745 950	-28 007	1 717 943
Trésorerie et équivalents de trésorerie	889 806	-10 138	879 668	Dettes d'impôt sur le résultat	8 001	-5	7 996
Actifs détenus en vue de la vente	12 333	0	12 333				
Actifs courants	2 666 617	-25 389	2 641 228	Passifs courants	4 007 333	-28 330	3 979 003
Total actif	13 204 009	-41 724	13 162 285	Total des Passifs et des Capitaux propres	13 204 009	-41 724	13 162 285

Impact de l'application d'IFRS 12 « Informations à fournir sur les intérêts détenus dans d'autres entités »

La norme IFRS 12 prescrit les informations à fournir au titre des participations détenues dans des filiales, des partenariats, des entreprises associées et/ou des entités structurées non consolidées, quel que soit le niveau de contrôle ou d'influence exercé sur l'entité. En application de cette norme, des informations ont été modifiées et/ou ajoutées dans les Notes 2.1, 15 et 16.

1.2.4 CHANGEMENT D'ESTIMATION RELATIF AUX COÛTS INTERNES INCORPORÉS AUX IMMOBILISATIONS

La RATP a modifié, à compter du 1^{er} janvier 2014, les modalités d'incorporation en immobilisations des coûts internes (frais de personnel, matières et autres charges externes). Ce changement d'estimation résulte de l'évolution de l'organisation des départements concernés, ce qui a permis une allocation plus précise de leurs coûts aux projets. Le changement d'estimation est appliqué de manière prospective et a pour effet d'augmenter le montant des coûts internes immobilisés d'environ 33 M€ par rapport à l'exercice 2013.

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 2014.

Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

- les actifs, essentiellement les immobilisations corporelles (Note 2.5), les stocks (Note 2.11), les créances clients et autres débiteurs (Note 2.12), les *goodwill* (Note 2.3), et les tests de dépréciation des actifs (Notes 2.9 et 14);
- les provisions pour risques, principalement la provision pour démantèlement (Note 23), et les éléments relatifs aux avantages du personnel (Note 22);
- l'évaluation à la juste valeur des instruments financiers (Note 29);
- l'évaluation des risques de contrepartie des dépôts dans le cadre des contrats de *leasehold* (Note 12);
- la reconnaissance des impôts différés actifs (Note 8);
- la comptabilisation des contrats de concession exploités par l'Epic RATP et les filiales (Note 13);
- les regroupements d'entreprises (Note 3).

Les principes comptables appliqués lors de la préparation des états financiers consolidés sont exposés ci-après en Note 2. Sauf indication contraire, ces méthodes ont été appliquées de façon permanente à toutes les périodes présentées.

Les états financiers consolidés ont été élaborés en respectant les principes de continuité d'exploitation et d'indépendance des exercices.

1.4 Régime de propriété des biens inscrits à l'actif de l'Epic RATP

La loi d'Organisation et de régulation du transport ferroviaire (ORTF) a modifié à compter du 1^{er} janvier 2010 le régime de propriété des biens créés par la RATP ou historiquement mis à sa disposition en distinguant 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 au Stif depuis le 1^{er} janvier 2010. Le Stif

entrera en possession de ces biens à l'expiration des droits d'exploitation de services. Le décret d'application n° 2011-320 prévoit que le Stif 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 l'Epic. Dans les comptes consolidés, ces biens sont comptabilisés en actifs financiers en application de l'interprétation IFRIC 12 « Accords de concession de services » (Notes 2.8 et 13);

- 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, le Stif 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 » (Notes 2.8 et 13);
- 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 donc comptabilisés en fonction de leur régime de propriété 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.	Il s'agit de 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 au Stif depuis le 1 ^{er} janvier 2010. La RATP est affectataire de ces biens. Le Stif entrera en possession des biens au terme des droits d'exploitation.	La RATP est propriétaire de ces biens. Le Stif 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	La rémunération dédiée au GI est perçue via l'OT	L'article 14 du décret n° 2011-320 fixe les modalités de rémunération versée par le Stif à la RATP au titre de ces biens.	Les principes et les modalités de rémunération sont prévus sur la durée du contrat Stif 2012-2015.	
Modalités de rémunération à la fin des droits d'exploitation	NA	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 le Stif 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.	NA
Biens éligibles à IFRIC 12 « Contrats de concessions de services »	Non	Oui	Oui	Non

2 • Principes comptables

2.1 Consolidation

2.1.1 DÉTERMINATION DU PÉRIMÈTRE ET MÉTHODES DE CONSOLIDATION

Les comptes consolidés comprennent ceux de la RATP Epic ainsi que ceux de ses filiales, coentreprises et entreprises associées. Cet ensemble forme le Groupe.

Les filiales sont toutes les entités contrôlées par le Groupe. Ce contrôle est établi lorsque le Groupe dispose d'un pouvoir de diriger les activités-clés qui l'expose ou lui donne droit à un ou des rendements variables et qu'il a la possibilité d'influer sur ce ou ces rendements. Les états financiers des filiales sont consolidés en suivant la méthode de l'intégration globale, et les intérêts minoritaires sont déterminés sur la base du pourcentage d'intérêt. 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 les intérêts minoritaires et les autres composantes 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'intérêts dans une filiale n'aboutissant pas à une perte de contrôle sont comptabilisées en capitaux propres.

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 sur les actifs et des obligations 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. Seul le partenariat Metrolab (activité de recherche et développement) est qualifié d'activité conjointe. Les autres partenariats sont qualifiés de coentreprises.

Les entités dans lesquelles le Groupe exerce une influence notable sans en avoir le contrôle 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 sociétés intégrées et mises en équivalence sont retraités pour les mettre en conformité avec les principes comptables du Groupe.

Cas particulier de la SA HLM Logis Transports

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 hauteur de 88 % de la RATP celle-ci a été exclue du périmètre de consolidation car le Groupe estime ne pas avoir de contrôle 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, dans sa quasi-totalité garantie, opération par opération, par les collectivités publiques concernées. Par conséquent, la RATP ne porte pas les risques de remboursement des emprunts de Logis Transports;
- la RATP exerce une influence sur certains aspects de gestion de Logis Transports sans que cette influence puisse être qualifiée de contrôle. La RATP ne peut diriger les activités pertinentes de Logis Transports malgré sa participation majoritaire. Les actifs de Logis Transports sont les terrains et immeubles de logements conventionnés. Ces actifs sont soumis à des restrictions très importantes en ce qui concerne leur cession (impossible en dehors du monde HLM). Ils sont source de recettes (loyers) réglementées par le législateur tant dans leur fixation que leur évolution. L'utilisation même de ces actifs n'est pas libre compte tenu des quotas de réservation de logements imposés par les préfetures et les collectivités locales. L'attribution des logements aux agents RATP fait l'objet d'un examen en commission d'attribution au même titre et selon les mêmes modalités que pour les candidats externes.

Les titres sont maintenus au bilan à leur coût d'acquisition et classés en actifs financiers disponibles à la vente.

Les principaux éléments financiers de la SA HLM Logis transports sont présentés dans la Note 17.

2.1.2 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'entreprise 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 montants, à la date d'acquisition, des actifs identifiables acquis et des passifs repris.

Ce *Goodwill* est évalué dans la monnaie 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 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.

2.1.3 ENGAGEMENTS D'ACHAT D'INTÉRÊTS MINORITAIRES

Les passifs financiers comprennent les *puts* sur minoritaires consentis par le Groupe.

Le Groupe a retenu le traitement comptable suivant pour ces engagements :

- à la mise en place du *put*, la valeur actualisée du prix d'exercice est comptabilisée en tant que passif financier avec pour contrepartie la réduction des intérêts minoritaires et au-delà, le solde est comptabilisé en capitaux propres;
- à chaque clôture, le montant du passif financier est réévalué et les variations de passif trouvent leur contrepartie en capitaux propres – part du Groupe.

Les *puts* à prix variable sont évalués à la date de clôture sur la base d'estimations des modalités contractuelles du prix d'exercice selon les derniers éléments connus (soit prix d'exercice fonction de la juste valeur, soit fonction d'une formule).

2.2 Conversion

2.2.1 MONNAIE DE FONCTIONNEMENT ET MONNAIE DE PRÉSENTATION

Les états financiers consolidés sont présentés en euros qui est la monnaie de présentation du Groupe. Les éléments inclus dans les états financiers de chacune des entités du Groupe sont évalués en utilisant la monnaie du principal environnement économique dans lequel l'entité exerce ses activités (« la monnaie fonctionnelle »).

2.2.2 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.

2.2.3 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 capitaux propres s'ils sont relatifs à des investissements nets dans des activités à l'étranger ou des couvertures de flux de trésorerie.

2.3 Goodwill

Après leur comptabilisation initiale, ils figurent au bilan à leur coût diminué des pertes de valeur éventuelles. Ils ne sont pas amortis mais font l'objet d'un test de dépréciation dès l'apparition d'indices de perte de valeur et au minimum une fois par an.

En cas de perte de contrôle d'une participation, la plus ou moins-value de cession tient compte de la valeur nette comptable du *goodwill* relatif à l'activité cédée.

2.4 Immobilisations incorporelles

2.4.1 FRAIS DE RECHERCHE ET DE DÉVELOPPEMENT

Les frais de développement internes sont comptabilisés en immobilisations incorporelles lorsque l'ensemble des critères définis par la norme IAS 38 sont satisfaits sous condition qu'ils puissent être évalués de manière fiable. Les coûts sont immobilisés à compter de la date à laquelle la direction a pris la décision d'investir s'il est démontré que le bien générera des avantages économiques futurs suffisants. 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.

2.4.2 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES EN CONCESSION ET AUTRES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les autres immobilisations incorporelles figurent au bilan à leur valeur historique et sont systématiquement amorties sur leur durée d'utilité.

Ce poste comprend essentiellement les actifs incorporels de concession constitués au titre des biens de reprise de l'OT en application d'IFRIC 12 Accords de concession (Notes 1.4 et 13).

Les autres immobilisations incorporelles comprennent également les logiciels qui sont amortis linéairement sur une durée de 3 à 10 ans. Seuls les coûts de développements spécifiques et de paramétrages particuliers de systèmes de gestion transversaux à la RATP Epic sont amortis sur 10 ans.

2.5 Immobilisations corporelles

Comme indiqué dans la Note 1.4, seuls les biens propres de l'Epic ainsi que les immobilisations corporelles des filiales sont inscrits au bilan consolidé. Ils sont évalués à leur coût d'acquisition, à leur coût de production ou à la juste valeur lors de l'entrée dans le périmètre.

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.

Compte tenu des dispositifs actuels de rémunérations contractuelles entre la RATP et le Stif, la contribution C2 couvre les coûts d'emprunts liés au financement des investissements (Note 2.19). De ce fait, la RATP ne capitalise pas les intérêts financiers.

Certains actifs ont bénéficié de subventions d'investissements (Note 2.6).

Pour les biens qui font l'objet d'une obligation de démantèlement, le coût prévisionnel de cette obligation est inclus dans le coût d'acquisition du bien correspondant et figure également en provisions (Notes 2.15 et 23).

L'amortissement linéaire est considéré comme l'amortissement économiquement justifié. Les durées d'amortissement pratiquées par le Groupe sont les suivantes :

Catégories	Mode	Durée
Infrastructure ferroviaire bien principal	Linéaire	70 à 140 ans
Infrastructure ferroviaire bien composant	Linéaire	15 à 60 ans
Bâtiments gros œuvre	Linéaire	70 à 100 ans
Bâtiments second œuvre	Linéaire	6,66 à 30 ans
Voies	Linéaire	12,5 à 50 ans
Signalisation des voies et systèmes d'aide à la conduite des trains	Linéaire	5 à 35 ans
Matériels roulants ferrés	Linéaire	15 à 40 ans
Matériels roulants routiers	Linéaire	4 à 10 ans
Installations et équipements, matériel et outillage	Linéaire	5 à 50 ans
Autres immobilisations corporelles	Linéaire	3 à 15 ans

Les durées d'utilité des immobilisations corporelles sont revues annuellement en cas d'évolution significative.

2.6 Subventions d'investissement

Les subventions sont comptabilisées lorsqu'il existe une assurance raisonnable que le Groupe remplira les conditions attachées à la subvention, et que la subvention sera reçue.

Ces subventions sont attachées à des actifs et présentées en déduction des actifs correspondants, puis rapportées au compte de résultat sur la durée d'utilité de ces actifs au même rythme que les amortissements correspondants.

La bonification de taux obtenue sur les prêts accordés par la région Île-de-France est présentée de la même manière que les autres subventions liées aux actifs.

2.7 Contrats de location

2.7.1 CONTRATS DE LOCATION SIMPLE

Les paiements effectués au titre d'un contrat de location simple sont enregistrés en charge dans le compte de résultat, sur une base linéaire pendant la durée du contrat.

2.7.2 CONTRATS DE LOCATION – FINANCEMENT

Les contrats de location sont qualifiés de location – financement lorsqu'en substance, ils transfèrent au preneur la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété. Une location – financement donne lieu à la comptabilisation initiale d'une immobilisation et d'une dette de même montant, égale à la juste valeur du bien concerné ou à la valeur actualisée des paiements futurs minimaux dus au titre du contrat lorsqu'elle est inférieure; ultérieurement, les loyers sont traités comme des remboursements de la dette, et décomposés en :

- amortissement du principal de la dette;
- et charges financières, sur la base du taux d'intérêt stipulé au contrat ou du taux d'actualisation utilisé pour l'évaluation de la dette.

Les contrats de location – financement pris par le Groupe concernent principalement des locations de bâtiments. Les redevances de loyers prévues aux contrats sont indexées sur un indice du coût de la construction.

Les actifs enregistrés en immobilisations corporelles au titre des contrats de location – financement sont détaillés en Note 11 et la dette financière correspondante en Note 24.

2.8 Contrats de concession

Les contrats de concession entrent dans le champ d'application d'IFRIC 12 sur les accords de concession de services dès lors que l'utilisation des biens en concession est contrôlée par le concédant. Le contrôle de ces biens par le concédant est assuré quand les deux conditions suivantes sont remplies :

- le concédant contrôle ou régule les services devant être fournis grâce aux biens objets de la concession et détermine à qui et à quel prix ce service doit être rendu;
- le concédant contrôle les biens en concession, c'est-à-dire qu'il détient le droit de reprendre ces biens en fin de contrat.

En application de l'interprétation IFRIC 12, les biens utilisés en concession ne peuvent dans ces cas être inscrits au bilan du concessionnaire en tant qu'immobilisation corporelle mais figurent sous la forme d'un actif incorporel (« modèle de l'actif incorporel ») et/ou d'un actif financier (« modèle de l'actif financier ») en fonction des engagements de rémunération consentis par le concédant.

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. Les actifs financiers résultant de l'application de l'interprétation IFRIC 12 sont inscrits dans la rubrique « Actifs financiers en concession » du bilan consolidé. Ils sont comptabilisés au coût amorti. La rémunération de la créance est inscrite en chiffre d'affaires.

Modèle de l'actif incorporel

Le modèle de l'actif incorporel s'applique lorsque le concessionnaire reçoit un droit à facturer les usages 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.

L'analyse menée par le groupe RATP a conduit à considérer que les contrats d'exploitation de lignes de l'Epic RATP en Île-de-France et certains contrats des filiales Transport de RATP Dev entrent dans le champ d'application d'IFRIC 12 selon les modalités décrites dans la Note 13.

2.9 Dépréciation d'actifs

2.9.1 DÉPRÉCIATION DES UNITÉS GÉNÉRATRICES DE TRÉSORERIE (UGT)

Les actifs à tester sont regroupés en Unités génératrices de trésorerie (UGT).

Une UGT est le plus petit groupe identifiable d'actifs comprenant l'actif à évaluer dont l'utilisation continue génère des entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupes d'actifs.

Les UGT définies au niveau de l'Epic RATP à l'issue de la séparation comptable des activités à compter de l'exercice 2012 correspondent aux activités de Gestionnaire d'infrastructure (GI) et d'Opérateur de transport (OT). Les autres UGT sont définies au niveau des filiales en fonction de l'activité et de la zone géographique : France/Suisse, Italie, USA, Royaume-Uni, Asie.

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 valeur nette comptable de l'actif immobilisé est comparée à sa valeur recouvrable. Le groupe RATP retient comme valeur recouvrable d'un actif 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.

2.9.2 DÉPRÉCIATION DES AUTRES ACTIFS

Pour tout actif non financier, lorsqu'il existe un indice de perte de valeur, un test de dépréciation est effectué : la valeur nette comptable de l'actif non financier est comparée à sa valeur recouvrable, celle-ci étant définie comme la plus élevée du prix de vente net des coûts de sortie, ou de la valeur d'utilité.

2.10 Actifs financiers

Les actifs financiers du Groupe sont classés dans l'une des trois catégories suivantes : les actifs financiers disponibles à la vente, les prêts et créances (autres actifs financiers) et les actifs financiers évalués à la juste valeur en contrepartie du résultat (instruments financiers dérivés et actifs financiers désignés dans le cadre d'une relation de couverture de juste valeur). Lors de leur comptabilisation initiale, les actifs financiers sont évalués à leur coût d'achat à la date de transaction, coûts de transaction inclus, qui est jugé représentatif de leur juste valeur.

2.10.1 ACTIFS FINANCIERS DISPONIBLES À LA VENTE

Les actifs financiers disponibles à la vente sont essentiellement composés de titres de participation non consolidés de quelques titres ou parts d'OPCVM qui ne sont pas définis comme des équivalents de trésorerie, et des actifs ne répondant pas à la définition des autres actifs financiers. Ils sont évalués à la juste valeur. Les variations ultérieures de juste valeur constatées sont comptabilisées dans les capitaux propres en autres éléments du résultat global jusqu'à leur cession. Cependant, s'il existe une indication objective de dépréciation significative ou durable d'un actif financier disponible à la vente, la perte cumulée est comptabilisée en résultat. Dans l'éventualité d'une amélioration de valeur intervenant après une dépréciation, elle est constatée en autres éléments du résultat global s'il s'agit d'instruments de capitaux propres.

Les titres pour lesquels il ne peut être établi de juste valeur demeurent inscrits à leur coût corrigé d'éventuelles dépréciations.

2.10.2 PRÊTS ET CRÉANCES (AUTRES ACTIFS FINANCIERS)

Les autres actifs financiers sont essentiellement composés de créances rattachées à des participations, prêts, dépôts et cautionnements. L'ensemble de ces actifs financiers est évalué initialement à la juste valeur puis au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Ces actifs financiers font l'objet de tests de perte de valeur dès l'apparition d'indices indiquant que leur valeur recouvrable serait inférieure à leur valeur comptable. La perte de valeur éventuelle est enregistrée en résultat.

2.10.3 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 souscrit des contrats à terme de taux, de devises, ou de matières (carburant) et utilise des instruments financiers tels que les *swaps*, *caps*, *floors* et *swaptions*. 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 de façon centralisée par la trésorerie du siège dans le cadre des limites fixées par la direction financière du Groupe.

2.10.3.1 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 déri-

vés 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 2.20).

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.

2.10.3.2 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.

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, et qui ne sont pas valorisés au bilan.

La variation de la juste valeur du dérivé est comptabilisée dans un compte de capitaux propres « réserve de couverture de flux de trésorerie » pour sa part efficace, et reprise en résultat au fur et à mesure que le risque couvert se réalise. La part inefficace de la variation de juste valeur de l'instrument de couverture est comptabilisée dans le résultat de la période.

À la mise en place de ces deux types de couverture, puis à chaque arrêté, des tests d'efficacité sont réalisés. La relation de couverture est interrompue si les tests d'efficacité démontrent que les bornes prévues par la norme IAS 39 (80 %-125 %) ne sont plus respectées. L'instrument dérivé est alors immédiatement déqualifié.

2.10.3.3 Instruments dérivés non qualifiés de couverture

Bien que rentrant dans la politique de gestion de couverture du Groupe, certaines opérations ne sont pas qualifiées comptablement de couverture car elles n'en respectent pas les critères. Il s'agit essentiellement de couvertures de transactions intragroupes en devises.

Les variations de juste valeur de ces instruments sont comptabilisées immédiatement en résultat financier.

La Note 28 donne des explications quantitatives sur l'utilisation de ces instruments.

2.11 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.

2.12 Créances clients et autres débiteurs

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.

Une dépréciation est constatée lorsqu'il existe un risque de non recouvrement, de façon à les ramener à leur valeur probable de réalisation.

2.13 Trésorerie et équivalents de trésorerie

Les équivalents de trésorerie sont détenus dans le cadre exclusif de la gestion de la trésorerie court terme du Groupe.

Le poste trésorerie comprend les soldes bancaires, les placements et les équivalents de trésorerie.

Les équivalents de trésorerie se composent des placements sans risque qui peuvent être convertis en liquidités de façon quasi-immédiate et dont le risque de changement de valeur est négligeable.

Ils incluent notamment :

- des titres de créances négociables, dont la maturité (inférieure à 3 mois) et le niveau de risque de crédit, justifient qu'ils soient évalués à leur valeur nominale ;
- des titres d'OPCVM monétaires court terme, évalués à leur valeur liquidative à la date de clôture ;
- des dépôts à terme remboursables sans risque sur capital investi, évalués à leur valeur nominale ;
- des dépôts de collatéral.

2.14 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 en contrepartie partielle du remboursement anticipé des prêts consentis antérieurement par les Fonds de développement économique et social. Cette dotation a été augmentée en juillet 2010 dans le cadre du plan de relance national annoncé début 2009 (150 M€).

2.15 Provisions

Des provisions sont comptabilisées lorsque, à la clôture de l'exercice, il existe une obligation 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'estimation du montant figurant en provisions 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.

Les coûts de démantèlement concernent essentiellement le matériel roulant ferroviaire et font l'objet d'une provision pour charges 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.

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 probables pour lesquelles la sortie de ressources ne l'est pas. 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.

2.16 Avantages au personnel

2.16.1 RÉGIMES À COTISATIONS DÉFINIES

La RATP verse à la caisse de retraite des agents de la RATP des cotisations assises sur les salaires. En vertu du décret de décembre 2005 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.

La charge de retraite 2014 s'élève à 269 750 k€ et est comptabilisée intégralement en résultat opérationnel dans les charges de personnel (Note 5).

La réforme du financement des retraites de la RATP est issue de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales. Elle a pour objectif de rapprocher l'autorité organisatrice d'Île-de-France de celles relevant du droit commun en transférant les compétences initiales de l'État aux départements et à la région Île-de-France.

L'organisation du dispositif est assurée par un ensemble de textes, à savoir les décrets :

- n° 2005-1635 du 26 décembre 2005 relatif à la caisse de retraites du personnel de la Régie autonome des transports parisiens ;
- n° 2005-1636 du 26 décembre 2005 relatif aux conventions financières passées par le régime spécial de retraites du personnel de la Régie autonome des transports parisiens, au taux et à l'assiette des cotisations perçues par ce régime et modifiant le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- n° 2005-1637 du 26 décembre 2005 relatif aux ressources de la caisse de retraites du personnel de la Régie autonome des transports parisiens ;
- n° 2005-1638 du 26 décembre 2005 fixant les taux des cotisations dues à la caisse de retraites du personnel de la Régie autonome des transports parisiens.

Ces textes expliquent que la CRP-RATP, organisme d'État, est le débiteur des retraites, et que 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 cette réforme, via une décision notifiée aux autorités françaises

2.16.2 RÉGIMES À PRESTATIONS DÉFINIES CONCERNANT LES AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI

Le passif inscrit au bilan au titre des avantages postérieurs à l'emploi correspond à la valeur actualisée de l'obligation liée aux régimes à prestations définies à la clôture. La valeur actualisée de l'obligation et le coût des services sont déterminés en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Selon cette méthode, les droits à prestations sont affectés aux périodes de service en fonction de la formule d'acquisition des droits du régime, ou linéairement sur la carrière du salarié lorsque le rythme d'acquisition des droits n'est pas uniforme et diffère de manière significative le provisionnement des engagements.

Les montants des paiements futurs au titre des avantages accordés au personnel sont évalués sur la base d'hypothèses d'évolution des salaires, d'âge de départ à la retraite et de présence à ce jour, et de tables de mortalité. Ces paiements futurs sont ramenés à leur valeur actuelle en utilisant un taux d'actualisation spécifique pour chaque zone géographique et monétaire, notamment :

- pour la zone euro, sur la base des taux rapportés par l'indice Bloomberg euro composite d'obligations à maturité 15 ans des entreprises notées AA;
- pour les sociétés britanniques sur la base d'indices Corporate Bonds £ notés AA.

Les écarts actuariels (variations de l'engagement et des actifs financiers dues aux changements d'hypothèses et écarts d'expérience) et autres réévaluations se rapportant aux avantages postérieurs à l'emploi sont comptabilisés en « Autres éléments du résultat global »; ils 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.

Description des différents avantages postérieurs à l'emploi

Indemnités de départ en retraite

Le salarié a droit, sauf disposition conventionnelle plus favorable, à l'indemnité de départ en retraite. Le montant de cette indemnité est fixé en fonction de l'ancienneté dans l'entreprise. La RATP verse à tous les agents prenant leur retraite et remplissant les conditions, une indemnité de départ calculée sur la base de la rémunération statutaire mensuelle brute et d'un coefficient hiérarchique de l'intéressé à la date de son départ à la retraite. Ce coefficient dépend du nombre d'annuités atteint au moment du départ en retraite et est fixé dans le cadre des accords salariaux en vigueur.

Allocation décès des retraités

La RATP verse une allocation décès aux ayants droits 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 ayant droits, 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 res-

sources 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.

Plan d'épargne entreprise des retraités et futurs retraités

Le PEE est un système d'épargne collectif et facultatif ouvrant aux salariés la faculté de participer, avec l'aide de l'entreprise, à la constitution d'un portefeuille de valeurs mobilières. La RATP permet à tous les agents en activité d'au moins trois mois d'ancienneté (excepté s'ils sont en disponibilité sans solde) de se constituer une épargne. Le plan est alimenté par des versements volontaires et les sommes ainsi constituées sont temporairement bloquées et bénéficient d'exonérations fiscales. Les retraités de l'entreprise continuent à bénéficier de cet avantage après leur départ à la retraite.

Le 22 octobre 2010, le protocole d'accord de substitution du PEE a été signé par les organisations syndicales. Cet accord propose aux salariés trois choix d'investissements sur lesquels ils peuvent placer leur épargne. Ce dispositif s'accompagne uniquement d'une évolution de l'abondement par l'entreprise.

En ce qui concerne le PEE Tick'épargne, depuis le 1^{er} janvier 2011, les adhérents ne peuvent plus souscrire de nouvelles parts. Jusqu'au 30 juin 2015, le rendement de Tick'épargne est maintenu aux conditions actuelles (4 points au-dessus du livret A avec un plancher à 7 %). Après cette date, le rendement sera de 0,5 point supérieur à celui du livret A.

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 se prononcer sur le droit de la victime ou de ses ayants droits 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.

Engagements pour pensions de retraites des filiales étrangères

Certaines filiales étrangères (essentiellement au Royaume-Uni) ont des plans à prestations définies destinés à couvrir les engagements pour pensions de retraites. Ces engagements sont partiellement couverts par des fonds externalisés, dont les actifs sont composés essentiellement de valeurs financières locales.

2.16.3 AUTRES AVANTAGES À LONG TERME

Les autres avantages à long terme sont évalués selon des calculs actuariels. Les écarts actuariels sont comptabilisés immédiatement en résultat.

Description des différents avantages à long terme :

Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des actifs

La part des rentes maladie professionnelle et accident du travail 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 2.16.2).

Médailles du travail

Après un certain nombre d'années de service, les salariés bénéficient de médailles du travail ainsi que de jours de congés supplémentaires.

Cessation progressive d'activité

Ce dispositif consiste en un travail à mi-temps rémunéré à 70 % pour les agents qui souhaitent en bénéficier avant 55 ans et à 75 % pour les agents qui souhaitent en bénéficier à partir de 55 ans. Ce dispositif est fermé aux nouveaux entrants depuis 2010.

Prestation de chômage

Tout comme l'Assedic, 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.

Prestation 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.

2.17 Passifs financiers

Hormis les instruments dérivés passifs qui sont toujours évalués à la juste valeur, les autres passifs financiers sont évalués à leur juste valeur lors de l'entrée au bilan puis ultérieurement au coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif.

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 prime 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.

2.18 Impôts différés

Les impôts différés concernent uniquement les filiales, la RATP Epic n'étant pas soumise à l'impôt sur les sociétés. Les impôts différés sont déterminés 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 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. Aucun impôt différé n'est comptabilisé s'il naît de la comptabilisation initiale d'un actif ou d'un passif lié à une transaction, autre qu'un regroupement d'entreprises qui, au moment de la transaction, n'affecte ni le résultat comptable ni le résultat fiscal.

Les actifs d'impôts différés 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 lorsque le calendrier de reversement de ces différences temporelles est contrôlé par le Groupe et qu'il est probable que ce reversement n'interviendra pas dans un avenir proche.

L'effet des impôts sur les autres éléments du résultat global n'est pas matériel.

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 34,43 %. La contribution exceptionnelle temporaire de 10,7 % n'est pas prise en compte car le Groupe ne prévoit pas de décaissements d'impôt significatifs à ce titre.

Compte tenu des caractéristiques intrinsèques de la Contribution sur la valeur ajoutée économique (CVAE), notamment du mécanisme de plafonnement, le Groupe comptabilise cette charge en résultat opérationnel.

2.19 Reconnaissance du revenu

Le revenu est constaté lorsqu'il y a transfert des risques et avantages vers l'acheteur, ce qui coïncide généralement avec le transfert de propriété ou la réalisation du service. Il est évalué déduction faite des remises, escomptes financiers et taxes sur le chiffre d'affaires, et après élimination des ventes intragroupe.

Le chiffre d'affaires de la RATP Epic est constitué :

1- Des produits du transport qui comprennent

- les recettes directes provenant des usagers,
- les contributions du Stif :

Le mécanisme de rémunération pour la période 2012-2015 intègre :

- une contribution d'exploitation « C1 » relative aux charges d'exploitation destinée à couvrir les obligations de service public. Cette contribution se décompose en trois éléments :

- une contribution forfaitaire « C11 » couvrant les charges d'exploitation de l'Opérateur de transport et du Gestionnaire d'infrastructure non couvertes par les recettes « voyageurs »;
 - une contribution « C12 » couvrant à l'euro/l'euro les impôts et taxes;
 - et une contribution « C13 » couvrant l'écart entre les recettes directes prévisionnelles indexées selon les modalités prévues pour la contribution forfaitaire « C11 » et le montant des recettes directes prévisionnelles actualisées des décisions tarifaires du Stif.
- une contribution « C2 » liée au financement des investissements. Dans le cadre de l'application d'IFRIC 12 sur les accords de concession de services, cette contribution « C2 » relative aux biens de retour et aux biens de reprise est analysée comme l'amortissement et la rémunération des actifs financiers constatés au titre de ces biens (Note 13);
- un bonus ou malus relatif aux indicateurs de qualité du service;
- un mécanisme d'intéressement avec partage des risques et des gains entre la RATP et le Stif fondé sur les recettes directes réalisées par comparaison avec l'objectif prévu au contrat;
- et une contribution « C4 » spécifique au financement de l'acquisition du matériel roulant des tramways T3, T5, T6, T7 et T8 (remboursement à l'euro/l'euro des redevances de crédit-bail). Dans le cadre de l'application d'IFRIC 12 sur les accords de concession de services, cette contribution « C4 » est analysée comme l'amortissement et la rémunération des actifs financiers constatés au titre de ces biens (Note 13).

Ces produits du transport sont prévus par la convention pluriannuelle 2012-2015 conclue entre le Stif et la RATP. Les contributions « C11 » et « C2 » sont revalorisées chaque année par l'application d'une formule d'indexation assise sur des indices, conformément aux dispositions du contrat Stif.

Les tarifs publics sont décidés par le Stif, autorité organisatrice. Ils constituent une obligation de service public que la RATP doit respecter.

2- Des produits des activités annexes. Ils comprennent principalement

- les revenus de la publicité commerciale et des locaux commerciaux,
- les remboursements divers (dont frais de formation).

3- Des recettes hors transport

Les recettes hors transport comprennent principalement les prestations de service et de travaux à des tiers, la vente de produits, la radiotéléphonie et les télécommunications. Les produits des contrats d'ingénierie et de construction et leurs coûts associés sont comptabilisés respectivement en produits et en charges en fonction du degré d'avancement à la date de clôture de la période présentée. Le degré d'avancement est mesuré par le rapport existant entre les coûts encourus pour les travaux exécutés à la date considérée et les coûts totaux estimés du contrat.

La marge réalisée à l'avancement est comptabilisée seulement lorsqu'elle peut être mesurée de manière fiable. Lorsqu'il est probable que le total des coûts du contrat sera supérieur aux produits, la perte à terminaison attendue est immédiatement comptabilisée en charge sous forme de dépréciation des créances relatives aux contrats concernés, puis provisionnée au passif si nécessaire.

Fiscalité sur les contributions forfaitaires du Stif

La RATP a sollicité le 19 mai 2009 auprès de la Direction de la législation fiscale (DLF) une demande d'analyse du régime de TVA des contributions

versées par le Stif, mais malgré plusieurs relances, le dossier reste à ce jour sans réponse.

À compter de 2010, la RATP facture le Stif sans TVA, conformément à l'analyse exposée à la DLF.

La RATP considère, quelle que soit l'issue de ce dossier, que les conséquences de cette position relative à la TVA et à la taxe sur les salaires seront neutres sur les résultats présentés compte tenu du cadre contractuel existant avec le Stif.

2.20 Évaluation à la juste valeur des instruments financiers

La juste valeur des actifs et des passifs financiers est classée en fonction des données d'entrées 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. La juste valeur de ces instruments dérivés est déterminée par des contreparties externes (banques) sur la base des modèles suivants :

- 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.

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'intérêts 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 essentiellement les actifs financiers disponibles à la vente.

2.21 Information sectorielle

À compter du 1^{er} janvier 2012, le groupe RATP a redéfini ses secteurs opérationnels en liaison avec l'évolution de son *reporting* interne, consécutive à la séparation comptable des activités de gestionnaire des infrastructures métro et RER (activité Gestionnaire d'infrastructures) et d'exploitant de services de transport public voyageurs (activité Transport). Un département distinct « Gestionnaire d'infrastructure » permet d'isoler l'activité au sein de la RATP. Ces deux secteurs présentés correspondent aux secteurs revus régulièrement par le principal directeur opérationnel afin de permettre l'allocation des ressources entre les différents secteurs et d'évaluer la performance en cohérence avec le suivi du contrat Stif. Les méthodes comptables appliquées dans chaque secteur sont celles retenues pour l'établissement des comptes consolidés.

2.22 Soldes intermédiaires 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- L'excédent brut d'exploitation (EBITDA)

L'excédent brut d'exploitation 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 (hors coût financier), figurent sur la ligne « Charges de personnel ».

2- Le résultat opérationnel

Outre l'excédent brut d'exploitation, le résultat opérationnel intègre la plupart des éléments n'ayant pas d'incidence en trésorerie (amortissements, provisions) et les autres produits et charges opérationnels.

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.

Le résultat opérationnel intègre également la quote-part de résultat dans les entités mises en équivalence.

3- Le résultat financier

Le Groupe présente un résultat financier, qui comprend les incidences des opérations de financement. Le résultat financier correspond principalement au coût de l'endettement financier net. Le résultat financier contient les intérêts payés sur la dette financière du Groupe, les intérêts perçus sur la trésorerie disponible, le résultat des opérations de *leasehold*. Ces éléments sont présentés après opérations de couverture et y compris variation de valeur des instruments dérivés ne répondant pas aux conditions pour être qualifiés de couverture en IFRS.

3 • opérations sur le périmètre

La liste des sociétés intégrées au périmètre de consolidation figure à la Note 34 de la présente annexe.

3.1 Acquisition de « The Original London Sightseeing Tour » (TOT)

Le groupe RATP a pris le contrôle de TOT, acteur majeur du *sightseeing* à Londres, le 1^{er} octobre 2014. La société qui dispose d'une flotte de 90 bus, opère trois circuits touristiques dans le centre de Londres ainsi que 3 lignes permettant l'acheminement des clients depuis les terminaux ferroviaires importants. TOT transporte plus d'un million de passagers chaque année.

La juste valeur des actifs et passifs identifiables à la date d'acquisition est la suivante :

En k€	Juste valeur à la date d'acquisition
Immobilisations corporelles	10 735
Stocks et en-cours	472
Clients et autres débiteurs	4 343
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5 834
Total actif	21 384
Dettes financières	9 196
Impôts différés passif	503
Autres créditeurs	3 991
Total passifs	13 690
Actifs nets à 100 %	7 695
Quote-part de juste valeur d'actif net acquise	7 695
<i>Goodwill</i>	58 222
Coût du regroupement	65 917

Le prix d'acquisition a été acquitté en numéraire pour 51 237 k€. Le *Goodwill* provisoire qui résulte de l'opération correspond principalement à des perspectives de rentabilité future attendue.

Depuis l'entrée dans le périmètre, les activités achetées ont contribué à la progression du chiffre d'affaires pour 5,2 M€ pour 3 mois d'activité.

3.2 Autres variations de périmètre

London Sovereign

RATP Dev a poursuivi le développement de ses activités au Royaume-Uni en acquérant en avril 2014 la société de bus London Sovereign. Elle opère plus de 140 bus et exploite, pour le compte de Transport for London, l'autorité des transports à Londres, 12 lignes dans le Centre, le Nord et le Nord-Ouest de la capitale britannique, empruntées chaque année par 30 millions de personnes. Cette société est consolidée à partir du 1^{er} mai 2014 selon la méthode de l'intégration globale. Le prix d'acquisition a été acquitté pour 15 645 k€ en numéraire. Le *goodwill* s'élève à 14,7 M€. Depuis l'entrée dans le périmètre, les activités achetées ont contribué à une progression du chiffre d'affaires de 23,6 M€ pour 8 mois d'activité.

Hong Kong Tramway

À la suite d'une augmentation de pourcentage d'intérêt, le Groupe a pris le contrôle de Hong Kong Tramway qui est désormais consolidée en intégration globale en 2014. Cette entité était mise en équivalence en 2013. Le changement de méthode de consolidation a pour effet d'augmenter le chiffre d'affaires de 25 M€.

Les autres entités intégrées au périmètre durant l'exercice n'ont pas d'incidence significative sur les comptes consolidés.

4 • Produits des activités ordinaires

	31/12/14	31/12/13
Produits du transport	4 450 605	4 307 275
Produits des activités annexes	143 005	105 034
Recettes hors transport	506 546	517 140
Revenus des actifs financiers en concession	156 433	153 275
Chiffre d'affaires	5 256 589	5 082 724
Opérations de ventes de biens mis en concession	472 295	375 020
Autres	99 203	70 522
Autres produits des activités ordinaires	571 498	445 542
Produits des activités ordinaires	5 828 088	5 528 266

Répartition du chiffre d'affaires des principales filiales entre la France et l'international :

	31/12/14			31/12/13 Retraité		
	Chiffre d'affaires	Chiffre d'affaires France	Chiffre d'affaires international	Chiffre d'affaires	Chiffre d'affaires France	Chiffre d'affaires international
RATP	4 342 531	4 342 531		4 256 502	4 256 502	
RATP Dev France / Suisse	274 732	268 749	5 983	267 689	260 178	7 511
RATP Dev Italie	20 041		20 041	17 423		17 423
RATP Dev Îles britanniques	351 956		351 956	287 554		287 554
RATP Dev USA	92 539		92 539	80 355		80 355
RATP Dev Afrique	123 262		123 262	123 783		123 783
Autres	51 528	26 495	25 033	49 417	49 417	
TOTAL GROUPE	5 256 589	4 637 775	618 814	5 082 724	4 566 097	516 627

5 • charges de personnel

5.1 Les impacts financiers

	31/12/14	31/12/13
Rémunérations	-2 057 067	-1 956 839
Charges sociales	-831 490	-815 027
Autres avantages à long terme	-23 564	1 050
Avantages postérieurs à l'emploi	-63 548	-62 583
Participation des salariés	-48 776	-47 828
Crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi	5 082	3 239
Total charges de personnel	-3 019 363	-2 877 988

5.2 Effectifs du groupe

	31/12/14	31/12/13
RATP Epic	43 187	42 869
RATP Dev et ses filiales	14 660	12 539
Autres filiales	129	98
Effectif moyen des sociétés contrôlées	57 976	55 506

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.

5.3 Le droit individuel de Formation

Conformément aux dispositions de la loi n° 2004-391 du 4 mai 2004 relative à la formation professionnelle, l'entreprise accorde à ses salariés un droit individuel d'une durée de 20 heures minimum par année civile cumulable sur une durée maximale de 6 ans et au terme de ce délai, à défaut de son utilisation, l'ensemble des droits restera plafonné à 120 heures. Concernant l'Epic RATP, au 31 décembre 2014, les heures acquises au titre du Droit Individuel de formation sont au nombre de 4 886 073 heures. Le volume d'heures n'ayant pas fait l'objet d'une demande par les agents est de 4 866 085 heures.

6 • Autres produits et charges opérationnels

	31/12/14	31/12/13
Résultat de cessions d'actifs (1)	-6 550	-18 578
Effets des opérations sur le périmètre	3 431	0

(1) En 2013, des mises au rebut concernant des ateliers du matériel roulant ferré ont été constatées pour 12,2 M€.

La ligne « Effets des opérations sur le périmètre » correspond essentiellement aux résultats dégagés lors de la cession intégrale des participations dans les entités mises en équivalence SETA (anciennement ATCM) et Dolomiti Bus pour un montant global de 4 M€.

7 • Résultat financier

Coût de l'endettement	31/12/14	31/12/13
Charges d'intérêts des opérations de financement	-208 803	-228 579
Variation de coût amorti	-1 267	8 831
Résultat de change sur emprunts	-26 691	-18 714
Résultat sur couverture <i>Fair Value Hedge</i>	1 596	-1 851
Reprise en résultat des opérations de couverture	-1 927	-2 247
Intérêts des dérivés de couverture et de <i>trading</i>	-6 019	-7 608
Résultat net de change sur dérivés	26 691	18 714
Total coût de l'endettement brut	-216 420	-231 454
Autres charges et produits financiers	31/12/14	31/12/13
Revenus des participations	1 036	333
Produits sur trésorerie et équivalents de trésorerie	10 982	7 757
Résultat du <i>leasehold</i>	1 897	2 104
Résultat de change lié aux éléments opérationnels	653	405
Autres charges ou produits financiers	-5 367	1 307
Total produits financiers	9 201	11 906
Total charges financières	-216 420	-231 454
Résultat financier	-207 219	-219 548

Le résultat de change trouve sa contrepartie dans le résultat des dérivés de couverture. La gestion du risque financier est détaillée en Note 28.

8 • Impôts, taxes et impôt sur le résultat

	31/12/14	31/12/13
Impôts, taxes et versements assimilés	-236 305	-221 973

Le poste comprend notamment les impôts et taxes sur rémunérations pour 86 M€ et la Contribution Économique Territoriale pour 100 M€.

8.1 Charge d'impôts sur le résultat

	31/12/14	31/12/13
Charge / Produit d'impôts courants	-12 818	-17 641
Charge / Produit lié à l'intégration fiscale	2 906	2 793
Charge / Produit d'impôts différés sur différences temporaires	3 761	5 597
Total impôts	-6 150	-9 251

8.2 Preuve d'impôt

	31/12/14	31/12/13
Résultat net	302 860	297 399
(-) part des entreprises associées	11 011	8 322
(-) impôts sur les bénéfices	-6 150	-9 251
Résultat avant impôt des sociétés intégrées	297 999	298 327
Dont sociétés françaises intégrées	288 855	282 049
Dont sociétés étrangères intégrées	9 144	16 278
Taux d'impôt applicable en France	34,43 %	34,43 %
Charge d'impôt théorique	102 601	102 714
Différences de taux sur juridictions étrangères	6 267	4 807
Effet Epic non fiscalisé	93 096	90 993
Autres différences permanentes	-1 829	-1 930
Impact des différences de taux d'imposition	-366	555
Effets d'intégration fiscale	2 906	2 793
Autres éléments d'impôt courant	-499	307
Imputation de déficits non activés antérieurement	1 768	628
Déficits de la période non activés	-4 892	-4 690
Charge d'impôt au compte de résultat	6 150	9 251
Taux d'impôt effectif	2,06 %	3,10 %

8.3 Mouvements d'impôts différés nets

	31/12/14	31/12/13
Au 1^{er} janvier	-6 142	-9 234
Impôts comptabilisés au compte de résultat	3 761	5 597
Impôts comptabilisés directement en capitaux propres	1 849	-2 369
Variation de périmètre	-3 082	-1 972
Écarts de conversion	-607	-37
Autres	-458	1 873
Au 31 décembre	-4 679	-6 142

L'effet des impôts sur les autres éléments du résultat global n'est pas matériel.

Les impôts différés bruts par nature sont les suivants :

	31/12/14	31/12/13
Différences temporelles	-3 149	-795
Écarts d'évaluation	-8 800	-8 396
Retraitement Crédit-Bail	-1 979	-1 462
Avantages au personnel	6 475	5 229
Provisions réglementées	-907	-909
Reports déficitaires	2 709	254
Autres	973	-64
Total	-4 679	-6 142
dont		
• Impôts différés actifs	23 488	17 754
• Impôts différés passifs	28 167	23 896

9 • goodwill

L'évolution des *Goodwill* par unité génératrice de trésorerie est la suivante :

	Ouverture 31 décembre 2012	Variation de périmètre	Effets de change	Pertes de valeurs	Autres	Clôture 31 décembre 2013
France	73 324	-1 720	-	-	-	71 604
Royaume-Uni	86 057	442	-1 710	-	-1 406	83 383
Autres	16 782	247	-439	-	-	16 590
Total	176 163	-1 032	-2 148	-	-1 406	171 576

	Ouverture 31 décembre 2013	Variation de périmètre	Effets de change	Pertes de valeurs	Autres	Clôture 31 décembre 2014
France	71 604	-	-	-	-	71 604
Royaume-Uni	83 383	73 231	6 591	-	-	163 205
Autres	16 590	1 803	1 318	-	-	19 711
Total	171 576	75 034	7 909	-	-	254 520

L'augmentation du poste provient essentiellement des acquisitions de TOT avec un *Goodwill* de 58,2 M€ et de London Sovereign pour 14,7 M€ (Note 3).

10 • Immobilisations incorporelles

	31/12/12	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variation de périmètre	Impact actif mis en concession	31/12/13
Valeurs brutes							
Droit au bail	5 355	1	0	0	-64	0	5 292
Frais de recherche et développement	70	0	0	8 878	-28	-8 878	42
Concessions, brevets et droits similaires	398 402	1 285	-5 177	22 593	-819	0	416 284
Immobilisations incorporelles en concession	306 218	0	0	0	0	64 883	371 101
Autres immobilisations incorporelles en cours	66 353	29 662	-3	-19 466	3 113	0	79 659
Fonds commercial	1 978	3 335	-445	-4 320	1 924	0	2 473
Total valeurs brutes	778 377	34 284	-5 625	7 685	4 126	56 005	874 851

	31/12/12	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprise	Reclassements	Variation de périmètre	Impact actif mis en concession	31/12/13
Amortissements et dépréciations							
Droit au bail	-1 527	-116	0	0	14	0	-1 629
Frais de recherche et développement	-47	-8 844	0	0	28	8 835	-28
Concessions, brevets et droits similaires	-288 196	-31 898	5 176	0	696	0	-314 223
Immobilisations incorporelles en concession	-2 813	0	0	0	0	-3 384	-6 197
Autres immobilisations incorporelles	-8 784	-2 785	0	83	-312	0	-11 798
Fonds commercial	-679	-43	0	0	12	0	-710
Total amortissements et dépréciations	-302 047	-43 685	5 176	83	437	5 451	-334 585
Valeurs nettes	476 330	-9 403	-450	7 767	4 562	61 456	540 266

	31/12/13	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variation de périmètre	Impact actif mis en concession	31/12/14
Valeurs brutes							
Droit au bail	5 292	107	0	0	189	0	5 588
Frais de recherche et développement	42	0	0	909	0	-909	42
Concessions, brevets et droits similaires	416 283	1 204	-2 249	35 684	13	-2 811	448 125
Immobilisations incorporelles en concession	371 100	0	0	0	0	41 549	412 649
Autres immobilisations incorporelles en cours	79 661	47 864	-161	-22 191	8 302	0	113 475
Fonds commercial	2 473	0	0	0	35	0	2 508
Total valeurs brutes	874 851	49 175	-2 410	14 402	8 539	37 829	982 386

	31/12/13	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprise	Reclassements	Variation de périmètre	Impact actif mis en concession	31/12/14
Amortissements et dépréciations							
Droit au bail	-1 629	-98	0	0	-19	0	-1 747
Frais de recherche et développement	-28	-7 286	0	0	0	7 279	-35
Concessions, brevets et droits similaires	-314 223	-35 490	2 240	-2	-4	515	-346 964
Immobilisations incorporelles en concession	-6 197	0	0	0	0	-3 320	-9 517
Autres immobilisations incorporelles	-11 798	-3 632	0	30	-2 587	0	-17 986
Fonds commercial	-710	-50	0	-32	-21	0	-813
Total amortissements et dépréciations	-334 585	-46 556	2 240	-4	-2 632	4 474	-377 063
Valeurs nettes	540 266	2 618	-171	14 397	5 907	42 303	605 323

L'impact des actifs mis en concession de l'Epic RATP est explicité en Notes 1.4, 2.8 et 13.

11 • Immobilisations corporelles

	31/12/12	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variation de périmètre	Impact actif mis en concession	31/12/13
Valeurs brutes							
Terrains	366 032	111	-1 346	160 541	-1 864	-1 119	522 355
Immeubles de placement	1 077	0	0	0	0	0	1 077
Constructions	7 825 330	3 941	-26 202	236 906	-7 575	-15 574	8 016 826
Installations techniques, matériels, outillage industriel	4 175 645	2 984	-18 098	202 114	-2 836	-39 436	4 320 372
Matériels de transport	767 213	57 748	-250 861	766 712	-23 966	-326 879	989 967
Autres immobilisations corporelles	217 224	3 896	-2 139	7 921	-8 192	-491	218 219
Immobilisations corporelles en cours	1 802 309	1 484 056	-87	-1 394 156	-3 466	97 995	1 986 652
Subventions d'investissement	-5 989 338	-661 421	28 215	0	9 907	-2 489	-6 615 126
Total valeurs brutes	9 165 492	891 315	-270 518	-19 962	-37 992	-287 993	9 440 342

	31/12/12	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprise	Reclassements	Variation de périmètre	Impact actif mis en concession	31/12/13
Amortissements et dépréciations							
Terrains	-34	-3 299	2 703	0	0	597	-33
Immeubles de placement	-817	0	0	0	0	0	-817
Constructions	-2 892 494	-191 063	11 585	1 826	2 652	27 049	-3 040 444
Installations techniques, matériels, outillage industriel	-2 807 494	-203 246	16 312	4	2 538	25 632	-2 966 254
Matériels de transport	-345 690	-289 342	160 473	-1 571	27 917	95 136	-353 077
Autres immobilisations corporelles	-172 482	-11 840	2 070	-8	6 047	176	-176 038
Immobilisations en cours	0	0	0	0	0	0	0
Subventions d'investissement	2 099 630	-492	123 279	0	-1 042	9 331	2 230 706
Total amortissements et dépréciations	-4 119 381	-699 282	316 422	251	38 113	157 921	-4 305 957
Valeurs nettes	5 046 111	192 033	45 904	-19 711	121	-130 072	5 134 386

	31/12/13	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variation de périmètre	Impact actif mis en concession	31/12/14
Valeurs brutes							
Terrains	522 355	7	0	7 941	736	1 310	532 349
Immeubles de placement	1 077	0	0	0	0	0	1 077
Constructions	8 016 826	1 496	-25 973	355 192	28 073	-16 590	8 359 024
Installations techniques, matériels, outillage industriel	4 320 372	7 901	-30 774	262 828	15 825	-22 426	4 553 725
Matériels de transport	989 967	57 837	-422 364	842 484	34 898	-187 761	1 315 061
Autres immobilisations corporelles	218 219	3 023	-933	18 808	23 090	-173	262 034
Immobilisations corporelles en cours	1 986 652	1 539 528	0	-1 487 455	85	102 617	2 141 427
Subventions d'investissement	-6 615 126	-623 089	9 504	0	-105	-2 040	-7 230 856
Total valeurs brutes	9 440 342	986 703	-470 540	-203	102 602	-125 063	9 933 842

	31/12/13	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprise	Reclassements	Variation de périmètre	Impact actif mis en concession	31/12/14
Amortissements et dépréciations							
Terrains	-33	-3 304	2 706	0	0	597	-34
Immeubles de placement	-817	0	0	0	0	0	-817
Constructions	-3 040 444	-207 868	19 750	-1 889	-11 759	27 662	-3 214 548
Installations techniques, matériels, outillage industriel	-2 966 254	-221 440	26 429	11	-11 673	22 655	-3 150 271
Matériels de transport	-353 077	-312 828	276 471	989	-21 883	-2 568	-412 896
Autres immobilisations corporelles	-176 038	-15 469	913	-959	-11 830	236	-203 147
Immobilisations en cours	0	0	0	0	0	0	0
Subventions d'investissement	2 230 706	-27	137 424	0	2	3 760	2 371 865
Total amortissements et dépréciations	-4 305 957	-760 935	463 693	-1 848	-57 143	52 342	-4 609 848
Valeurs nettes	5 134 386	225 768	-6 847	-2 052	45 459	-72 721	5 323 994

L'impact des actifs mis en concession de l'Epic RATP est explicité en Notes 1.4, 2.8 et 13.

Le montant des immobilisations en cours se compose principalement des projets liés au nouveau matériel roulant ferroviaire et au renouvellement des trains, aux prolongements de lignes de métro.

Le montant des engagements pour l'acquisition d'immobilisations corporelles est indiqué en Note 31.1.

Au 31 décembre 2014, il n'y a pas d'immobilisations données en garantie ou en nantissement.

Les immobilisations corporelles prises en location-financement sont indiquées ci-dessous :

	31/12/14	31/12/13
Valeur brute	67 573	67 565
Amortissements cumulés	29 006	25 766
Valeur nette comptable	38 567	41 799

Postes du bilan	Engagements de crédit-bail					
	Redevances payées		Redevances restant à payer			Prix d'achat résiduel
	de l'exercice	cumulées	jusqu'à 1 an	+ 1 an à 5 ans	+ 5 ans	
Terrains	515	3 103	514	2 049	510	0
Constructions	3 370	34 556	3 379	12 077	18 100	2 373
Matériel de transport	3 900	19 059	3 262	4 983	36	0
Autres immobilisations corporelles	33	50	37	53	1	1
TOTAL	7 818	56 768	7 192	19 162	18 647	2 374

Les loyers au titre des contrats de location simple comptabilisés au compte de résultat s'élèvent à 73 712 k€.

12 • information sur les opérations particulières

12.1 Lease américain

De 1997 à 2002, la RATP a réalisé des opérations de *leasehold*. Ces opérations d'ingénierie financière 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 américains 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 important grâce à un mécanisme de différé d'imposition. Le gain financier obtenu par l'investisseur étranger est partagé avec 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 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. Économiquement et comptablement, il n'y a pas de cession, la RATP conservant la propriété juridique des équipements.

Les différents contrats qui composent chaque opération sont analysés comme constituant une opération unique au regard de l'interprétation SIC 27, 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'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. Le montant brut des actifs comptabilisés est de 799,4 M€ et des passifs de 807,9 M€. Ces montants sont compensés à hauteur de 799,4 M€, de sorte que le solde net qui en résulte est de 8,5 M€.

Au 31 décembre 2014, il reste 5 transactions en vie (10 contrats avec deux investisseurs BOA 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 249,4 M€ au 31 décembre 2014 ;
- soit par des contrats de collatéralisation qui imposent en cas de dégradation du *rating* en dessous d'un certain seuil la substitution des dépôts par des bons du Trésor américain. Le solde des dépôts correspondant est de 37,2 M€ au 31 décembre 2014 ;
- soit directement auprès du Trésor américain : le solde de ces dépôts est de 152,1 M€ au 31 décembre 2014.

12.2 Lease suédois

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. La RATP devient locataire du matériel pendant une période de 18 ans, à l'issue de laquelle elle dispose d'une option de rachat en sa faveur. Dès l'origine du contrat, la RATP effectue des dépôts qui serviront à couvrir le paiement des loyers et l'option de rachat des équipements.

Le *lease* suédois fait l'objet de retraitements comptables dans les comptes consolidés.

13 • contrats de concession

Le groupe RATP considère que les contrats d'exploitation de lignes de l'Epic RATP, dont le contrat quadriennal conclu avec le Stif en 2012, et certains contrats des filiales Transport de RATP Dev entrent dans le champ d'application de l'interprétation IFRIC 12. À ce titre, les biens mis en concession ne peuvent être inscrits au bilan du groupe en tant qu'immobilisations corporelles.

Le contrat Stif 2012-2015, signé le 16 mars 2012, entre dans le champ d'application d'IFRIC 12 car :

- la prestation rendue correspond à une mission de service public ;
- le Stif a pour mission de fixer l'offre de transport et d'arrêter la politique tarifaire ;
- les biens nécessaires à l'exploitation sont des biens de retour et des biens de reprise, le Stif 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 d'exploitation, le Stif rachète les biens à leur valeur nette comptable nette de subventions, telle qu'elle figure dans les comptes 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, ...), le Stif a une option de rachat à la date de fin de droits d'exploitation des lignes de transport.

Les contributions versées par le Stif à la RATP sont constituées notamment d'une contribution C2 dédiée au financement des investissements et correspondant à la rémunération des capitaux engagés, dont la couverture des frais financiers et des charges nettes d'amortissements. La part de cette contribution qui couvre le périmètre des biens de retour et des biens de reprise vient notamment diminuer le montant de la créance financière. Concernant le traitement comptable des biens de retour, le recouvrement de la créance est assuré via le remboursement des dotations aux amortissements et de la valeur nette comptable à la date de fin de droits d'exploitation, tels que ces amortissements et cette valeur nette comptable sont suivis dans les comptes annuels. Le modèle de l'actif financier est appliqué dans la mesure où la RATP bénéficie de la part du Stif d'un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie jusqu'à la fin de la période de concession indépendamment de la fréquentation des usagers.

En ce qui concerne les biens de reprise, la créance comptabilisée en actif financier correspond au remboursement des dotations aux amortissements telles que constatées dans les comptes annuels jusqu'en 2015, soit le terme du contrat actuellement en vigueur avec le Stif durant lequel la RATP bénéficie de la part du Stif d'un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie. La quote-part de valeur nette comptable résiduelle des biens

de reprise, non constatée en créance en application d'IFRIC 12, est comptabilisée en actifs incorporels.

Les durées d'utilité des actifs en concession correspondant aux durées d'usage pratiquées par le Groupe pour les immobilisations corporelles et incorporelles de même nature (Note 2.5).

Les actifs financiers en concession correspondent donc à la valeur nette comptable nette de subventions des biens de retour à la date d'arrêté des comptes, et au remboursement des dotations aux amortissements des biens de reprise jusqu'au terme du contrat Stif en vigueur. La part à moins d'un an de cette créance 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 de IAS 39, 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.

La rémunération de cet actif financier est incluse dans le chiffre d'affaires. Conformément à IAS 18 « produits des activités ordinaires », les acquisitions de biens de retour sont traitées comme des opérations d'achats et de ventes sur la période et comptabilisées en produits des activités ordinaires et en achats consommés.

Au niveau des filiales, 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. Durant cette période, le groupe RATP bénéficie de la part de l'autorité organisatrice d'un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie. Au terme du contrat, l'autorité organisatrice bénéficie d'une option de reprise des biens en concession (cf. Note 1.4). Par conséquent, la valeur nette comptable résiduelle des biens au terme des contrats en vigueur est comptabilisée en actifs incorporels.

La valeur nette des actifs financiers en concession au 31 décembre 2014 est la suivante :

	31/12/14	31/12/13
Montant brut	3 771 769	3 548 781
Perte de valeur	0	0
Actifs fin. en concession - non courants	3 771 769	3 548 781
Montant brut	269 159	279 334
Perte de valeur	0	0
Actifs fin. en concession - courants	269 159	279 334

L'impact de l'application d'IFRIC 12 sur le compte de résultat de l'exercice 2014 est le suivant :

	31/12/14 Avant IFRIC 12	Annulation dotation aux amortissements (1)	Annulation Contribution C2 (2)	Rémunération de l'actif financier en concession (3)	Opération d'achats / ventes (4)	31/12/14 Après IFRIC12
Chiffre d'affaires	5 564 686		-464 530	156 433		5 256 589
Autres produits des activités ordinaires	99 203				472 295	571 498
Produits des activités ordinaires	5 663 889	-	-464 530	156 433	472 295	5 828 088
Achats consommés	-367 876				-472 295	-840 171
Autres achats et charges externes	-820 147					-820 147
Impôts, taxes et versements assimilés	-236 305					-236 305
Charges de personnel	-3 019 363					-3 019 363
Autres charges d'exploitation	-49 192					-49 192
EBITDA (Excédent brut d'exploitation)	1 171 007	-	-464 530	156 433	-	862 910
Dotations aux amortissements	-659 264	308 097				-351 167
Dotations et reprises aux provisions	-3 690					-3 690
Résultat de cession d'actifs	-6 550					-6 550
Effets des opérations sur le périmètre	3 431					3 431
Pertes de valeur	-14					-14
Autres produits et charges opérationnels	294					294
Quote-part dans le résultat des entreprises associées	11 011					11 011
Résultat opérationnel (EBIT)	516 226	308 097	-464 530	156 433	-	516 226

(1) Les biens mis en concession comptabilisés à l'actif au bilan consolidé correspondent à des biens inscrits en immobilisations incorporelles et corporelles dans les comptes individuels. De ce fait, ils ne génèrent pas de dotations aux amortissements au compte de résultat du groupe RATP.

(2) Conformément à IFRIC 12, la contribution versée au titre du financement des biens en concession ne transite pas au compte de résultat (hors rémunération de la créance). Cette contribution vient notamment diminuer le montant des actifs financiers en concession.

(3) Les actifs financiers en concession sont rémunérés au taux contractuel défini dans le contrat Stif.

(4) Les dépenses engagées par la RATP concernant les investissements en biens de retours sont comptabilisées au compte de résultat et transférées au Stif au fur et à mesure qu'elles sont réalisées. La RATP est responsable de l'ensemble des relations avec les constructeurs et les fournisseurs.

14 • Tests de dépréciation d'actifs

14.1 Unités génératrices de trésorerie (UGT) de l'Epic RATP

La loi ORTF fixe dans le temps les droits d'exploitation des lignes confiées à la RATP, définit les régimes de propriété des biens et le sort des biens à l'expiration des contrats, fixe les modalités de rémunération pour la gestion de l'infrastructure et pour l'exploitation des lignes de manière à assurer la couverture des coûts et la rémunération des capitaux engagés.

La valeur nette comptable des actifs testés dans chaque UGT comprend notamment :

- les actifs immobilisés (corporels et incorporels amortissables) nets de subventions;
- les actifs incorporels et financiers reconnus en application d'IFRIC 12;
- le besoin en fonds de roulement.

Ces UGT ne comprennent pas de *Goodwill*, ni d'actifs incorporels à durée de vie indéfinie.

Pour la clôture de l'exercice, le Groupe a examiné l'évolution des principales hypothèses utilisées dans le cadre des tests de dépréciation réalisés au cours de l'exercice précédent. La RATP s'est assurée de l'absence d'apparition d'indices de perte de valeur susceptibles d'affecter défavorablement les valeurs recouvrables des actifs des UGT GI et OT. Le Groupe a notamment examiné l'évolution des taux d'actualisation, l'impact de l'évolution de la programmation pluriannuelle des investissements et l'impact des projections d'EBITDA de 2015 à 2020 sur les prévisions de flux de trésorerie futurs nets d'IS. Les autres hypothèses n'ont pas notablement évolué depuis la clôture précédente.

En l'absence d'indice de perte de valeur apparu au cours de l'exercice, le Groupe n'a pas effectué de tests de dépréciation pour les UGT Gestionnaire d'infrastructure et Opérateur de transport.

Pour mémoire, les hypothèses utilisées pour la détermination des valeurs recouvrables lors de l'exercice précédent étaient les suivantes :

Hypothèses communes aux UGT GI et OT

La valeur d'utilité des actifs avait été déterminée sur la base des principales hypothèses suivantes :

- 1- La répartition des actifs entre le Gestionnaire de l'infrastructure et l'Opérateur de transport avait été réalisée en fonction des dispositions législatives et réglementaires applicables à la RATP.
- 2- Les flux de trésorerie futurs nets d'IS avaient été projetés à partir des données ci-après :
 - 2013-2015 : sur la base des dispositions financières du contrat Stif, actualisées en fonction des évolutions constatées;
 - au-delà du contrat Stif en vigueur, en prenant en compte au GI un complément de rémunération spécifique versé par le Stif et destiné à couvrir des charges additionnelles tout en consentant à une contrepartie sur l'OT;
 - 2016-2020 : sur la base d'objectifs à moyen terme définis dans le plan d'entreprise Vision 2020 approuvé par le conseil d'administration le 13 novembre 2012;
 - au-delà de 2020 : les données et les flux (y compris normatifs) avaient été déterminés selon les dispositions de la norme IAS 36 en retenant une

estimation des valeurs terminales des actifs testés en conformité avec les textes en vigueur.

3- Les hypothèses d'investissement étaient basées sur les schémas directeurs présentés au conseil d'administration du 29 novembre 2013, dont le montant avait été ajusté ultérieurement afin de respecter l'objectif d'endettement prévu dans le plan d'entreprise Vision 2020, conformément aux principes de gouvernance approuvés par ce même Conseil.

4- Les valeurs terminales avaient 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, soit 2 %. Concernant l'OT, différentes valeurs terminales avaient été déterminées à chaque échéance de fin de droits d'exploitation.

Hypothèses spécifiques à l'UGT GI

1- Le taux d'actualisation (coût moyen pondéré du capital) de l'UGT GI retenu était de 4,8 %. Il avait été déterminé par référence aux taux moyens observés sur un panel d'entreprises cotées et exerçant des activités comparables à celles de la RATP.

2- À partir de 2016, le Groupe avait retenu l'hypothèse de l'affectation d'un complément de rémunération spécifique par le Stif destiné à couvrir des charges additionnelles tout en consentant à une contrepartie sur l'OT.

Hypothèses spécifiques à l'UGT OT

1- Pour la détermination des flux de trésorerie de l'OT au-delà de 2020, des hypothèses d'investissement spécifiques au matériel roulant avaient été prises en compte jusqu'à la reprise de ces biens de retour par le Stif.

2- Le Groupe avait intégré dans les hypothèses retenues des dispositions spécifiques aux accords concessifs telles que les amortissements de caducité sur le matériel roulant à partir de 2016, dans des conditions de droit commun et impliquant leur intégration dans les charges contractuelles des conventions Stif-RATP.

3- Le taux d'actualisation (coût moyen pondéré du capital) de l'UGT OT avait été déterminé par référence aux taux moyens observés sur un panel d'entreprises cotées et exerçant des activités comparables à celles de la RATP. Un taux d'actualisation spécifique avait été retenu concernant le matériel roulant de l'OT (biens de retour) compte tenu des modalités de rémunération de ces biens, soit 4,3 %. Pour les autres biens de l'OT (biens de reprise et biens propres), le taux utilisé de 6,4 % était celui résultant du panel.

14.2 Autres Unités génératrices de trésorerie (UGT)

Des tests de dépréciation ont été réalisés sur les autres UGT existantes au 31 décembre 2014. Aucune perte de valeur n'a été constatée au cours de l'exercice sur ces UGT.

Le *Goodwill* initialement constaté sur l'UGT italienne est déprécié pour 6,1 M€.

15 • Intérêts dans les filiales

La liste des filiales de l'Epic RATP consolidées par intégration globale est fournie en Note 34. 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 4 % 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.

16 • Titres mis en équivalence

16.1 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 :

Sociétés du Groupe	31/12/14				31/12/13			
	% de contrôle	Titres mis en équivalence	Dont quote-part du résultat net	Dont quote-part des autres éléments du résultat global	% de contrôle	Titres mis en équivalence	Dont quote-part du résultat net	Dont quote-part des autres éléments du résultat global
Groupe Systra	41,92	105 594	5 459	813	41,92	101 879	3 005	-561
Autres entreprises associées		6 940	84	0		12 006	1 373	0
Coentreprises		29 885	5 467	3 076		43 730	3 944	-467
Total		142 418	11 011	3 889	Total	157 617	8 322	-1 028

16.2 Coentreprises et entreprises associées significatives

Systra est un groupe de Conseil et d'ingénierie intervenant dans le domaine des transports publics ferroviaires et disposant à travers le monde d'une trentaine de filiales et d'une vingtaine de succursales.

État de situation financière - Systra	31/12/14	31/12/13
Actifs non courants	111 576	104 567
Actifs courants	488 142	417 930
Passifs non courants	41 564	24 777
Passifs courants	368 828	317 256
Actif net (100 %)	189 326	180 464
Pourcentage de détention	41,9 %	41,9 %
Part du Groupe dans l'actif net	79 366	75 651
Goodwill	26 228	26 228
Valeur d'équivalence	105 594	101 879

Compte de résultat - Systra	31/12/14	31/12/13
Produits des activités ordinaires	527 329	445 943
Résultat net (100 %)	13 023	7 168
Quote-part du Groupe dans le résultat net	5 459	3 005
Autres éléments du résultat global	813	-561

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, ainsi que des activités de bus touristiques (*sightseeing*).

17 • Actifs financiers disponibles à la vente

	Actifs financiers 01/01/13	Augmentations	Diminutions	31/12/13 Retraité Écarts de change	Autres	Actifs financiers 31/12/13
Total valeur brute	23 044	0	-4 238	38	-776	18 067
Perte de valeur	-13 908	-321	4 091	0	0	-10 138
Total valeur nette	9 136	-321	-147	38	-776	7 929

	Actifs financiers 01/01/14	Augmentations	Diminutions	31/12/14 Écarts de change	Autres	Actifs financiers 31/12/14
Total valeur brute	18 067	7	0	-8	0	18 066
Perte de valeur	-10 138	0	0	0	19	-10 119
Total valeur nette	7 929	7	0	-8	19	7 947

Les actifs disponibles à la vente sont essentiellement des titres de participation non consolidés. Les pertes de valeur correspondent à des dépréciations de la valeur des titres lorsque la situation nette de la société détenue est inférieure à la valeur d'acquisition de cette société.

Les actifs financiers disponibles à la vente se répartissent comme suit :

	Valeur nette	% d'intérêt
SA HLM Logis Transports (1)	33	88 %
Irise	750	10 %
Ratp Do Brazil	161	
Tour Excel	5 480	10 %
Ratp via Quatro	572	
Linea (2)	826	33 %
Autres	125	
Total	7 947	

(1) Cf. Note 2.1.

Les données non auditées au 31 décembre 2014 de la SA HLM Logis Transports sont :
Chiffre d'affaires : 61 012 k€ en 2014 contre 58 285 k€ en 2013.
Total Bilan = 690 175 k€ dont 353 139 k€ d'endettement net.
Résultat : 7 036 k€.

(2) La RATP a une position d'actionnaire sur cette société (les dividendes sont le cas échéant enregistrés chez Autolinee) mais n'a pas d'influence sur la gestion. Linea exploite un autre lot du réseau interurbain de Florence et est le partenaire de Autolinee au sein du groupement d'entreprises ayant obtenu les contrats.

18 • Autres actifs financiers

18.1 Autres actifs financiers non courants

	01/01/13	Augmentations	Diminutions	Écarts de change	Autres	31/12/13
Dépôts liés au <i>lease</i>	495 173	9 217	-20 155	0	-37 542	446 693
Dépôts <i>lease</i> à la juste valeur	0	150 285	-5 866	0	0	144 419
Prêts CIL	48 888	6	-24	0	-5 340	43 530
Prêts et autres créances	17 215	17 790	-9 364	-90	-8 604	16 948
Autres actifs financiers non courants	561 276	177 298	-35 409	-90	-51 486	651 590
Provisions sur autres actifs financiers	-51	131	92	0	0	172
Autres actifs financiers non courants	561 225	177 429	-35 317	-90	-51 486	651 762

	01/01/14	Augmentations	Diminutions	Écarts de change	Autres	31/12/14
Dépôts liés au <i>lease</i>	446 693	57 674	-20 246	0	-137 383	346 738
Dépôts <i>lease</i> à la juste valeur	144 419	0	-623	0	30 781	174 577
Prêts CIL	43 530	0	-9	0	-5 207	38 314
Prêts et autres créances	16 948	18 517	-16 333	54	20	19 205
Autres actifs financiers non courants	651 590	76 191	-37 211	54	-111 789	578 834
Provisions sur autres actifs financiers	172	-384	17	0	3	-192
Autres actifs financiers non courants	651 762	75 807	-37 194	54	-111 786	578 642

Les dépôts liés au *lease* (en coût amorti) sont adossés aux emprunts liés aux terminaisons de *lease* figurant en dettes financières (Note 24.2).
Les prêts correspondent principalement aux prêts octroyés par la RATP aux comités interprofessionnels du logement (CIL).

Afin de diversifier son risque de contrepartie sur certains dépôts non collatéralisés, le groupe RATP a demandé le remboursement anticipé de certains dépôts souscrits par l'assureur américain XLI pour les remplacer par de nouveaux dépôts émis pour un montant global de 175 millions USD auprès d'établissements bancaires européens. L'opération s'est déroulée au cours du mois d'avril 2014 et porte sur une partie des dépôts de *lease* évalués en juste valeur.

18.2 Autres actifs financiers courants

	Actifs financiers 01/01/13	Variation de juste valeur	Acquisitions / perte de valeur	Écarts de change	Autres	Actifs financiers 31/12/13
Dividendes à recevoir	0	0	106	0	0	106
Prêts CIL	5 606	0	0	0	2 242	7 848
Prêts, dépôts et cautionnements	81	0	91	-3	44 447	44 617
Cash collatéral liés aux <i>lease</i>	484 287	0	-20 583	0	0	463 704
Autres actifs financiers courants	489 974	0	-20 386	-3	46 689	516 275

	31/12/14					
	Actifs financiers 01/01/14	Variation de juste valeur	Augmentations / Diminutions	Écarts de change	Autres	Actifs financiers 31/12/14
Dividendes à recevoir	106	0	-106	0	0	0
Prêts CIL	7 848	0	0	0	-301	7 547
Prêts, dépôts et cautionnements	44 617	0	229	21	140 534	185 400
Cash collatéral lié au <i>lease</i>	463 704	0	40 018	0	0	503 722
Autres actifs financiers courants	516 275	0	40 141	21	140 233	696 669

19 • stocks

19.1 Détail des stocks par nature

	31/12/14			31/12/13		
	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
Matières premières et fournitures	213 260	-45 422	167 838	201 845	-42 824	159 021
Autres approvisionnements	764	0	764	704	0	704
En cours de production	7 829	0	7 829	6 210	0	6 210
Marchandises	86	0	86	101	0	101
Produits finis	2 417	0	2 417	1 969	0	1 969
Total	224 356	-45 422	178 934	210 830	-42 824	168 006

19.2 Variation des pertes de valeur sur les stocks

	31/12/13	Dotations	Reprises	Écarts de conversion	Autres et reclassement	31/12/14
Dépréciations sur stocks autres	-42 824	-2 625	30	-3	0	-45 422
Dépréciations sur en-cours	0	0	0	0	0	0
Dépréciations sur stocks de marchandises	0	0	0	0	0	0
Total	-42 824	-2 625	30	-3	0	-45 422

Ces dépréciations sont comptabilisées conformément à la méthode décrite en Note 2.11.

20 • clients et autres débiteurs

	31/12/14	31/12/13
Créances clients	210 447	231 036
Perte de valeur des créances clients	-9 821	-10 349
Créances clients	200 626	220 688
Paievements d'avances	46 424	44 430
Charges constatées d'avance	52 460	52 787
Créances sur l'État et autres collectivités	172 341	185 475
Subventions d'investissement à recevoir	188 929	181 977
Créances diverses	115 868	84 653
Dépréciations	-5 845	-5 255
Autres débiteurs	570 177	544 066
Total clients et autres débiteurs	770 803	764 753

	31/12/14	31/12/13
Dépréciation des créances clients en début d'exercice	-10 349	-10 064
Dotations de l'exercice	-839	-2 666
Reprises de l'exercice non utilisées	-3	0
Reprises de l'exercice utilisées	1 369	2 381
Dépréciation des créances clients en fin d'exercice	-9 821	-10 349

L'intégralité des créances clients nettes a une échéance à moins d'un an.

21 • Trésorerie et équivalents de trésorerie

	31/12/14	31/12/13
Valeurs mobilières de placement	872 352	582 573
Disponibilités	445 156	297 095
Total	1 317 508	879 668

Le total de la trésorerie indiqué dans le tableau des flux de trésorerie s'analyse comme suit :

	31/12/14	31/12/13
Trésorerie et équivalents de trésorerie (bilan)	1 317 508	879 668
Concours bancaires courants	-87 609	-97 863
Trésorerie de clôture du TFT	1 229 899	781 805

22 • Provisions pour avantages au personnel

Les provisions pour avantages au personnel comprennent les avantages postérieurs à l'emploi et les autres avantages à long terme.

	31/12/14	31/12/13
Provision pour indemnités départ à la retraite	329 070	288 656
Provision pour allocation décès des retraités	44 598	33 358
Provision pour indemnités décès des actifs	15 386	13 437
Provision pour cessation anticipée d'activité	2 838	3 013
Provision pour bonification du taux de plan épargne entreprise (PEE) des retraités et futurs retraités	5 412	14 207
Provision pour rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités	277 099	183 066
Provision pour pensions (filiales étrangères)	23 136	18 833
Total avantages postérieurs à l'emploi	697 539	554 570
Provision pour cessation progressive d'activité	2 211	3 173
Provision pour médaille du travail	23 465	19 554
Provision pour maladie longue durée	5 599	4 619
Provision pour chômage	7 366	10 044
Provision pour rentes maladies professionnelles et accidents du travail des actifs	22 616	18 752
Total avantages à long terme	61 257	56 142
Total	758 796	610 712

22.1 Avantages postérieurs à l'emploi

Régimes à prestations définies : synthèse

Les avantages postérieurs à l'emploi se composent :

- des indemnités de départ à la retraite (IDR);
- des allocations décès des retraités;
- des allocations décès des actifs;
- des cessations anticipées d'activité (CAA);
- de la bonification de taux des PEE des actuels et futurs retraités;
- des rentes pour maladie professionnelle et accident du travail des retraités (AT/MP);
- des régimes de pensions de retraites à prestations définies des filiales étrangères.

22.1.1 ÉVOLUTION DE LA PROVISION

Les variations des provisions pour avantages postérieurs à l'emploi constatés sont les suivantes :

	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipée d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Passif net comptabilisé au 1^{er} janvier 2013	286 873	13 092	35 293	179 736	3 816	28 395	25 654	572 859
Charge de l'exercice	26 172	1 645	1 059	26 731	114	852	5 953	62 527
Prestations payées par l'employeur	-13 832	-1 404	-1 053	-8 311	-927	-8 927	0	-34 454
Pertes et gains actuariels	-11 316	104	-1 941	-15 090	10	-6 113	-5 932	-40 278
Effet du plafonnement de l'actif (IFRIC 14)	0	0	0	0	0	0	-190	-190
Cotisations employeur aux fonds	0	0	0	0	0	0	-6 174	-6 174
Effet de périmètre	758	0	0	0	0	0	0	758
Différence de change	0	0	0	0	0	0	-478	-478
Passif net comptabilisé au 31 décembre 2013	288 656	13 437	33 358	183 066	3 013	14 207	18 833	554 570

	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipée d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Passif net comptabilisé au 1^{er} janvier 2014	288 656	13 437	33 358	183 066	3 013	14 207	18 833	554 570
Charge de l'exercice	26 428	1 557	1 084	27 887	98	462	6 253	63 769
Prestations payées par l'employeur	-15 864	-1 581	-1 297	-8 627	-718	-9 691	0	-37 778
Pertes et gains actuariels	29 753	1 973	11 453	74 773	445	434	3 155	121 986
Effet du plafonnement de l'actif (IFRIC 14)	0	0	0	0	0	0	321	321
Cotisations employeur aux fonds	0	0	0	0	0	0	-7 497	-7 497
Effet de périmètre	78	0	0	0	0	0	901	980
Différence de change	18	0	0	0	0	0	1 170	1 189
Passif net comptabilisé au 31 décembre 2014	329 070	15 386	44 598	277 099	2 838	5 412	23 136	697 539

22.1.2 CHARGE COMPTABILISÉE

La charge comptabilisée au cours de l'exercice se décompose de la façon suivante :

Charge de l'exercice comptabilisée en 2013	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipée d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Coûts des services	-17 561	-1 252	0	-21 339	0	0	-5 086	-45 238
Coûts d'intérêts nets	-8 611	-393	-1 059	-5 392	-114	-852	-868	-17 289
Impact résultat	-26 172	-1 645	-1 059	-26 731	-114	-852	-5 953	-62 527

Charge de l'exercice comptabilisée en 2014	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipée d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Coûts des services	-17 097	-1 120	0	-21 937	0	0	-5 169	-45 324
Coûts d'intérêts nets	-9 331	-437	-1 084	-5 950	-98	-462	-719	-18 081
Autres	0	0	0	0	0	0	-365	-365
Impact résultat	-26 428	-1 557	-1 084	-27 887	-98	-462	-6 253	-63 769

22.1.3 IMPACT CAPITAUX PROPRES

Les écarts actuariels au titre des avantages postérieurs à l'emploi sont les suivants :

Montant comptabilisé en capitaux propres 2013	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipée d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Solde d'ouverture	-23 771	2 999	1 594	-24 078	-7 811	-31 179	-8 821	-91 067
Réévaluation	11 316	-104	1 941	15 090	-10	6 113	5 932	40 278
Autres	0	0	0	0	0	0	-190	0
Solde de clôture	-12 455	2 895	3 535	-8 988	-7 821	-25 066	-3 079	-50 979
dont écarts actuariels d'expérience sur la période	994	830	451	8 043	-61	7 309		17 566

Montant comptabilisé en capitaux propres 2014	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipée d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Solde d'ouverture	-12 455	2 895	3 535	-8 988	-7 821	-25 066	-3 079	-50 979
Réévaluation	-29 753	-1 973	-11 453	-74 773	-445	-434	-3 155	-121 986
Autres	0	0	0	0	0	0	-1 042	-1 042
Solde de clôture	-42 208	922	-7 918	-83 761	-8 266	-25 500	-7 276	-174 007
dont écarts actuariels d'expérience sur la période	-1 135	163	-639	5 915	250	59	1 318	4 613

22.1.4 ÉVOLUTION DE L'ENGAGEMENT ET DES ACTIFS DE COUVERTURE

	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipée d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Engagement au 1^{er} janvier 2013	286 873	13 092	35 293	179 736	3 816	28 395	107 930	655 135
Coûts des services	17 561	1 252	0	21 339	0	0	5 086	45 238
Coûts de l'actualisation	8 611	393	1 059	5 392	114	852	4 433	20 855
Contribution des employés	0	0	0	0	0	0	127	127
Prestations payées	-13 832	-1 404	-1 053	-8 311	-927	-8 927	-3 885	-38 339
Pertes et gains actuariels	-11 316	104	-1 941	-15 090	10	-6 113	127	-34 219
Effet de périmètre	758	0	0	0	0	0	0	758
Différence de change	0	0	0	0	0	0	-222	-222
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0
Engagement au 31 décembre 2013	288 656	13 437	33 358	183 066	3 013	14 207	113 597	649 334
Actifs de couverture au 31 décembre 2013	0	0	0	0	0	0	-95 635	-95 635
Engagement net des actifs de régimes	288 656	13 437	33 358	183 066	3 013	14 207	17 962	553 699
Ajustement cumulé de IFRIC 14	0	0	0	0	0	0	871	871
Passif net comptabilisé au 31 décembre 2013	288 656	13 437	33 358	183 066	3 013	14 207	18 833	554 570

	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipée d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Engagement au 1^{er} janvier 2014	288 656	13 437	33 358	183 066	3 013	14 207	113 597	649 334
Coûts des services	17 097	1 120	0	21 937	0	0	5 169	45 324
Coûts de l'actualisation	9 331	437	1 084	5 950	98	462	5 439	22 801
Contribution des employés	0	0	0	0	0	0	148	148
Prestations payées	-15 864	-1 581	-1 297	-8 627	-718	-9 691	-4 600	-42 378
Pertes et gains actuariels	29 753	1 973	11 453	74 773	445	434	12 520	131 351
Effet de périmètre	78	0	0	0	0	0	4 281	4 359
Différence de change	18	0	0	0	0	0	8 572	8 591
Autres	0	0	0	0	0	0	-280	-280
Engagement au 31 décembre 2014	329 070	15 386	44 598	277 099	2 838	5 412	144 846	819 249
Actifs de couverture au 31 décembre 2014	0	0	0	0	0	0	-123 005	-123 005
Engagement net des actifs de régimes	329 070	15 386	44 598	277 099	2 838	5 412	21 841	696 244
Ajustement cumulé de IFRIC 14	0	0	0	0	0	0	1 295	1 295
Passif net comptabilisé au 31 décembre 2014	329 070	15 386	44 598	277 099	2 838	5 412	23 136	697 539
Meilleure estimation des prestations attendues à verser en 2015	37 211	1 035	1 041	9 977	526	5 452	6 534	61 776

Actifs des régimes de pensions des filiales étrangères

	31/12/14	31/12/13
Actif net comptabilisé à l'ouverture de la période	95 635	83 316
Intérêts sur les actifs	4 761	3 565
Contribution de l'employeur	7 497	6 125
Contribution des employés	148	127
Prestations payées par les actifs de couverture	-4 600	-3 885
Pertes et gains actuariels	9 365	6 012
Effet de périmètre	3 380	0
Différence de change	7 463	387
Autres	-644	-13
Actif net comptabilisé à la clôture de la période	123 005	95 635

Les actifs des filiales sont investis à environ 51 % en actions, 32 % en obligations, 4 % en immobilier et le solde en autres produits financiers.

22.1.5 LES HYPOTHÈSES

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/14		31/12/13	
	Zone euro	Royaume-Uni	Zone euro	Royaume-Uni
Taux d'actualisation	1,50 %	3,1 % à 3,9 %	3,25 %	4,56 %
Taux d'inflation	2,00 %	2,8 % à 3,2 %	2,00 %	3,34 %
Profil de carrière inflation comprise	2,80 %	1,8 % à 3,15 %	3,60 %	2,85 %
Table de mortalité	TGH 05/TGF05	SAPS S1 NA	TGH 05/TGF05	SAPS S1 NA
Âge de départ à la retraite	57,8 ans	65	57,2 ans	65
Taux de valorisation des pensions	NA	1,7 % à 3,1 %	NA	3,09 %
Taux de <i>turnover</i>	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 engagements post-emploi de - ou + 31 M€.

La durée moyenne des engagements postérieurs à l'emploi est de 15 ans comme lors de la clôture 2013.

22.2 Autres avantages à long terme

Les autres avantages à long terme se composent :

- des rentes pour maladies professionnelles et accidents du travail des actifs (AT/MP);
- des médailles du travail;
- des cessations progressives d'activité (CPA);
- des prestations de chômage;
- des prestations maladie longue durée.

	Médailles du travail	Rentes AT/MP des actifs	Cessation progressive d'activité	Allocation chômage	Maladie longue durée	Total avantages long terme
Passif net comptabilisé au 1^{er} janvier 2014	19 553	18 751	3 174	10 044	4 619	56 141
Coûts des services rendus et coût de l'actualisation	2 092	4 695	103		5 312	12 202
Prestations payées	-1 387	-2 560	-2 436	-6 333	-4 397	-17 113
Écart actuariel	3 207	1 729	1 370	3 656	65	10 027
Passif net comptabilisé au 31 décembre 2014	23 465	22 615	2 211	7 367	5 599	61 257
Meilleure estimation des prestations versées aux régimes à prestations définies en 2015	1 289	2 870	1 370	-	-	5 529

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/14	31/12/13
Taux d'actualisation	1,50 %	3,25 %
Taux d'inflation	2,00 %	2,00 %
Profil de carrière inflation comprise	2,80 %	3,60 %
Table de mortalité	TGH 05/TGF05	TGH 05/TGF05
Âge de départ à la retraite	57,8 ans	57,2 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 + 0,9 M€.

La durée moyenne des engagements à long terme est de 15 ans, comme lors de la clôture 2013.

23 • Autres provisions

L'impact au compte de résultat est :

	31/12/14	31/12/13
Dotations et reprises aux provisions	-3 690	8 895

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.

	31/12/13	Dotation	Provision utilisée	Provision non utilisée	Reclassement, variations de périmètre et taux de change	31/12/14
Provisions non courantes	139 337	28 381	-14 494	-10 772	9 053	151 505
Démantèlement (a)	74 726	0	-3 435	0	-1 998	69 293
Litiges (b)	18 396	7 240	-2 457	-3 865	-30	19 284
Autres charges	11 771	8 211	-2 182	0	11 080	28 880
Autres risques (c)	34 444	12 930	-6 420	-6 907	0	34 049
Provisions courantes	55 495	26 351	-11 323	-6 894	-951	62 678
Démantèlement (a)	612	0	-612		4 047	4 047
Litiges (b)	15 359	3 079	-1 606	-1 998	1 975	16 809
Autres charges	11 779	7 442	-2 931	-199	-7 044	9 047
Autres risques (c)	27 745	15 830	-6 174	-4 697	71	32 775
Total des Provisions	194 834	54 733	-25 818	-17 666	8 102	214 183

(a) Les coûts de démantèlement du matériel roulant ferroviaire font l'objet d'une provision pour charges en contrepartie de leur inscription à l'actif immobilisé en tant que composants amortis sur la durée d'utilisation des trains.

(b) Les provisions pour litiges concernent des provisions pour litiges et contentieux à caractère commerciaux ou prud'homaux dont le risque de maladies professionnelles liées à l'amiante (Note 31.2).

(c) Les provisions pour autres risques comprennent l'engagement de la RATP Epic constaté pour couvrir les risques sur des accidents voyageurs intervenus sur les réseaux (base : cas déclarés) pour un montant de 52 348 k€. 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.

24 • dettes financières

24.1 Nouvelles émissions obligataires

Dans le cadre de son programme EMTN, la RATP a émis de nouveaux emprunts obligataires au cours de l'exercice :

- émission d'un emprunt au nominal de 50 M€ en septembre 2014 avec une échéance en septembre 2024 et un taux d'intérêt de 1,38 % ;
- émission d'un emprunt au nominal de 100 M€ en septembre 2014 avec une échéance en septembre 2024 et un taux d'intérêt de 1,38 %.

24.2 Détail des dettes financières courantes et non courantes

	31/12/14	31/12/13
Emprunts obligataires	4 260 127	4 478 313
Emprunts auprès de la région Île-de-France	215 362	226 103
Emprunts Plan épargne entreprise	0	96 485
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	346 738	446 693
Emprunts auprès des établissements de crédit	145 831	117 621
Emprunts liés aux contrats de location-financement	30 606	35 218
Dépôts et cautionnements (reçus)	3	3
Autres emprunts et dettes	7 146	2 902
Total dettes financières - non courant	5 005 813	5 403 339
Emprunts obligataires	391 872	464 297
Emprunts auprès de la région Île-de-France	21 874	22 137
Emprunts Plan épargne entreprise	565 716	245 901
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	184 940	44 403
Emprunts auprès des établissements de crédit	42 517	16 538
Emprunts liés aux contrats de location-financement	5 447	6 704
Dépôts et cautionnements (reçus)	209 331	185 527
Billets de trésorerie	1 339 410	1 019 720
Autres emprunts et dettes	137	170
Concours bancaires	87 609	97 863
Intérêts courus non échus (ICNE)	75 657	79 110
Total dettes financières - courant	2 924 510	2 182 371
Total	7 930 323	7 585 710

24.3 Calcul de l'endettement net

Le Groupe définit communément sa dette comme le total des en-cours de dettes financières sous déduction d'une part des intérêts courus non échus, de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des actifs financiers relatifs aux opérations de *lease* (dépôts, cautionnements et cash collatéral) et de la juste valeur des opérations de couverture de change de la dette des emprunts obligataires. La dette relative aux contrats de crédit-bail finançant les tramways T3, T5, T7 et T8 est compensée dans le calcul de l'endettement net avec la créance d'un montant équivalent envers le Stif et n'apparaît donc pas dans le détail ci-dessous.

	31/12/14	31/12/13
Dettes financières	7 930 323	7 585 710
Instruments dérivés de couverture de CFH	-275 579	-286 852
Instruments dérivés de couverture de FVH	10 831	-4 134
Intérêts courus non échus	-75 657	-79 110
Avance Prêts CIL	-46 094	-54 540
Dépôts et cautionnements (1)	-531 678	-491 096
Autres actifs financiers liés aux opérations de <i>lease</i>	-174 577	-144 420
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-1 317 508	-879 668
Autres (2)	-500 153	-458 872
Endettement net Groupe	5 019 908	5 187 019

(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 504 M€ au 31 décembre 2014.

24.4 Dettes financières par échéance

k€	2015	2016	2017	2018	2019	> 5 ans
Emprunts obligataires EUR	200 000			650 000		2 700 000
Intérêts sur emprunts obligataires EUR	124 251	123 531	123 531	123 531	94 281	395 565
Emprunts obligataires libellés en devises	148 244	124 572	277 464		297 163	
Intérêts sur emprunts obligataires libellés en devises	3 007	3 005	3 008	2 943	2 771	8 929
Emprunts auprès de la région Île-de-France	21 050	21 000	20 414	20 203	18 402	166 589
Intérêts sur emprunts auprès de la région Île-de-France	4 201	3 921	3 704	3 387	3 055	18 996
Emprunts Plan épargne entreprise	565 716					
Intérêts sur emprunts PEE	14 901					
Emprunts auprès des établissements de crédit	42 517	68 333	9 903	9 903	9 903	47 789
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	185 658	30 388	48 792	194 169		33 279
Intérêts sur emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	27 735	31 954	5 014	50 368		7 560
Emprunts liés aux contrats de location-financement	1 239	1 195	886	953	1 024	14 340
Intérêts sur emprunts liés aux contrats de location-financement	58	123	158	193	219	1 640
Dépôts et cautionnements (reçus)	209 334					
Billets de trésorerie	1 339 410					
Autres emprunts et dettes	7 283					
Concours bancaires	87 609					
Intérêts courus non échus	75 657					
Total dettes financières	3 057 870	408 022	492 875	1 055 649	426 818	3 394 686

Les flux sur emprunts obligataires en francs suisses sont couverts par des *cross currency swap*.
La ventilation par principales devises et par nature de taux figure en Note 27.

24.5 Variation du coût amorti

Emprunt obligataire	Coût amorti 31/12/14	Coût amorti 31/12/13	Variation
RATP EUR 4,375 % 24 sept 2014	0	329 926	-329 926
RATP CHF 3,00 % 19 dec 2014	0	134 369	-134 369
RATP CHF 2,125 % 21 jul 2015	191 377	187 609	3 768
RATP CHF 3,375 % 21 mars 2016	166 315	162 887	3 428
RATP CHF 3,25 % 9 oct 2017	249 445	244 306	5 139
RATP CHF 3,25 % 6 nov 2017	124 828	122 291	2 537
RATP EUR 4,50 % 28 mai 2018	649 255	650 064	-809
RATP CHF 2,929 % 27 jun 2019	124 608	122 022	2 586
RATP CHF 2,625 % 6 nov 2019	261 635	256 200	5 435
RATP EUR 4,00 % 23 sept 2021	596 343	595 879	464
RATP EUR 2,875 % 9 sept 2022	594 406	593 769	637
RATP EUR 4,125 % 13 avr 2023	597 130	596 844	286
RATP EUR 3,75 % 19 oct 2026	447 598	447 439	159
RATP EUR 4,11 % 01 jul 2031	49 735	49 724	11
RATP EUR 2,441 % 25 oct 2025	49 755	49 735	20
RATP EUR 0,36 % 26 fev 2015	199 993	199 945	48
RATP EUR 3,03 % 25 oct 2025	199 644	199 600	44
RATP EUR 1,38 % 16 sept 2024	149 929	0	149 929
Total dette obligataire	4 651 997	4 942 609	-290 612
Emprunt région Île-de-France	237 238	248 242	-11 004
Avance prêt CIL	45 827	54 540	-8 713
Emprunt PEE	333 145	342 387	-9 242
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	531 676	491 097	40 579
Total dette long terme	5 799 882	6 078 875	-278 993

25 • Fournisseurs et autres créiteurs

	31/12/14	31/12/13
Dettes fournisseurs	298 883	286 512
Dettes sur immobilisations	420 911	375 322
Dettes fiscales et sociales	697 394	601 634
Dettes diverses d'exploitation	16 552	16 559
Produits constatés d'avance	75 509	72 363
Autres dettes diverses	575 700	365 553
Total	2 084 949	1 717 943

L'intégralité des dettes fournisseurs a une échéance à moins d'un an.

26 • incidence de la variation du BFR

	31/12/14	31/12/13
Stocks	-8 328	-828
Avances et acomptes versés sur commande	-1 180	-20 399
Créances clients et comptes rattachés	24 735	20 629
Créances envers l'État et les autres collectivités publiques	45 743	-18 087
Créances vis-à-vis du Stif	-31 370	26 690
Autres créances	-239 295	-160 720
Charges constatées d'avance	1 734	-5 663
Avances et acomptes reçus sur commande	2 354	0
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	9 799	26 982
Dettes fiscales et sociales	91 379	65 231
Dettes vis-à-vis du Stif	49	-199 720
Autres dettes	204 293	150 497
Produits constatés d'avance	-3 959	7 968
Produits constatés d'avance (<i>lease</i>)	-1 672	-2 455
Total incidence de la variation du BFR	94 282	-109 874

27 • gestion du risque financier

Gestion du risque de taux

Les transactions relatives aux instruments dérivés consistent principalement en la mise en place d'instruments de couverture contre le risque de taux, adossés soit à la dette, soit au portefeuille de placements.

Le risque de taux relatif à la dette et aux placements est géré essentiellement en modulant les parts respectives de taux fixe et de taux variable en fonction des évolutions de marché. Cette modulation est obtenue par la mise en place ou l'annulation d'opérations d'échanges de taux d'intérêts (*swaps*) et d'opérations optionnelles.

Des *stops loss* et *take profit* ont été définis par la direction financière et des limites supplémentaires ont été mises en place pour les opérations qualifiées de *Trading*. Ainsi, la volatilité du résultat financier liée au portefeuille d'instruments dérivés de taux qui ne sont pas qualifiés de couverture reste contenue.

Gestion du risque de change

La RATP a émis des emprunts en devises et couvre systématiquement le risque de change sur les émissions d'emprunts en devises à l'aide de *swap* de devises (*Cross Currency Swap*).

Gestion du risque de matières premières

Le Groupe peut avoir recours à des dérivés de matières premières. Ces opérations sont généralement assurées en *back to back* par la 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 produits dérivés, et par la diversification des placements à court terme, entièrement constitués de « cash équivalent ».

Risque de liquidité

Le risque de liquidité correspond au risque que le Groupe éprouve des difficultés à honorer ses dettes et obligations lorsque celles-ci arriveront à échéance. La RATP se finance essentiellement à long terme. Elle dispose par ailleurs d'un programme de billets de trésorerie (d'un montant maximum de 2 000 M€) pour s'assurer de liquidités suffisantes et accessibles afin d'honorer ses passifs.

27.1 Sensibilité des dettes à court terme

La RATP possède des dettes court terme matérialisées par des billets de trésorerie (1 556 M€ dont 232 M€ adossés au Plan épargne entreprise), dont la maturité n'excède pas six mois au 31 décembre 2014, et sont à taux fixe.

La RATP possède également une obligation à court terme (232 M€) destinée au financement du Plan épargne entreprise, qui est à taux fixe.

27.2 Sensibilité des dettes à long terme

Effet sur les charges financières

La dette (dette obligataire, PEE, Île-de-France) est aujourd'hui à 88 % à taux fixe.

Total des dettes en nominal avant couverture	31/12/14	31/12/13
Dette obligataire CHF en millions d'euros	847	948
Taux variable	0 %	0 %
Taux fixe	100 %	100 %
Dette obligataire EUR en millions d'euros	3 550	3 730
Taux variable	0 %	0 %
Taux fixe	100 %	100 %
Emprunt Île-de-France long terme en millions d'euros	268	281
Taux variable	100 %	100 %
Taux fixe	0 %	0 %
PEE en millions d'euros	328	337
Taux variable	100 %	100 %
Taux fixe	0 %	0 %
Total en millions d'euros	4 993	5 296
Taux fixe	88 %	88 %
Taux variable	12 %	12 %

Total des dettes après couverture de taux	31/12/14	31/12/13
Total dette (nominal) en millions d'euros	4 993	5 296
dont dette à taux variable	596	618
Swap de variabilisation	0	0
% fixe de la dette	88 %	88 %

Les charges d'intérêts sur les dettes obligataires s'élèvent à 177 M€ en 2014 : la dette obligataire est intégralement à taux fixe, et n'est donc pas exposée à un risque de hausse des taux.

Efficacité des couvertures

Les tests prospectifs effectués sur les couvertures simulent l'efficacité de la couverture en cas de variations très marquées des taux (stress-scénarios).

Les couvertures ne sont déclarées efficaces que si, dans tous les scénarios d'évolution de courbe testés, la couverture reste entre les bornes 80 % - 125 %.

Dans le cas d'une variation de +/-1 % des taux d'intérêt, toutes les couvertures restent efficaces.

27.3 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 12).

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 :

	Valeur comptable des dérivés actifs	Valeur comptable des dérivés passifs	Juste valeur des collatéraux financiers	Exposition nette
Dérivés de taux et de change	305 486	-54 535	-209 100	41 851
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>		-531 676	503 722	-27 954

28 • Instruments financiers dérivés

28.1 Classification des instruments financiers dérivés

31/12/13						
	Actif non courant	Actif courant	Total actif	Passif non courant	Passif courant	Total passif
<i>Cash Flow Hedge</i>	286 852	13 296	300 148	11 432	15 198	26 630
<i>Fair Value Hedge</i>	4 134		4 134			0
<i>Non Hedge</i>			0			0
Total	290 986	13 296	304 282	11 432	15 198	26 630

31/12/14						
	Actif non courant	Actif courant	Total actif	Passif non courant	Passif courant	Total passif
<i>Cash Flow Hedge</i>	275 697	12 778	288 475	14 713	17 667	32 380
<i>Fair Value Hedge</i>	0	15 658	15 658	26 476	6 803	33 279
<i>Non Hedge</i>			0			0
Total	275 697	28 436	304 133	41 189	24 470	65 659

28.2 Maturité des instruments dérivés (maturité, notionnel, devise)

Au 31 décembre 2013

	Total	Classement			Échéance du notionnel		
		CFH	FVH	Trading	- de 1 an	de 1 à 5 ans	+ 5 ans
Couverture du risque de change							
<i>Cross currency swap</i>	1 140 452	990 167	150 285		101 023	646 118	393 310
Couverture du risque de taux							
<i>Swaps de fixation</i>	106 943	106 943				9 977	96 966
<i>Vente de put</i>	1 276	1 276			317	959	
Couverture de matières premières							
<i>Swaps</i>	12 000	12 000			11 400	600	

Au 31 décembre 2014

	Total	Classement			Échéance du notionnel		
		CFH	FVH	Trading	- de 1 an	de 1 à 5 ans	+ 5 ans
Couverture du risque de change							
<i>Cross currency swap</i>	997 728	847 443	150 285				997 728
<i>Swap de change</i>	333 765		333 765		333 765		
Couverture du risque de taux							
<i>Swaps de fixation</i>	114 562	114 562				6 690	107 872
<i>Vente de put</i>	712	712				712	
Couverture de matières premières							
	36 500	36 500			23 500	13 000	

Remarque : il est rappelé que le risque de change sur la dette émise en devises est systématiquement couvert par les *cross currency swaps* et que les instruments non qualifiés de couverture (trading) au sens comptable constituent néanmoins une couverture économique.

28.3 Les opérations de couverture de juste valeur

Les opérations qualifiées de couverture de juste valeur au 31 décembre 2014 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.

28.4 Les opérations de couverture de flux de trésorerie

Les opérations de couverture de flux de trésorerie au 31 décembre 2014 sont :

- soit des *swaps* de taux fixe contre Euribor : RATP paye 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;
- soit des *cross currency swaps* : les flux de trésorerie payés sur les emprunts en devises sont parfaitement couverts par des *cross currency swaps*, de sorte que les variations des cours de change n'aient aucun impact sur les résultats.

29 • Juste valeur des instruments financiers

29.1 Classification hiérarchique de la juste valeur des instruments financiers

2013	Valeur Comptable au bilan	Niveau hiérarchique de juste valeur			
		Juste valeur	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Évaluation des actifs à la juste valeur :					
Actifs financiers disponibles à la vente	7 929	7 929	0	0	7 929
Instruments financiers dérivés	304 282	304 282	0	304 282	0
Autres actifs financiers	1 168 036	1 179 591	463 704	715 887	0
Trésorerie et équivalents de trésorerie	879 668	879 668	543 211	336 457	0
Évaluation des passifs à la juste valeur :					
Dettes financières	7 585 709	7 866 940	5 296 009	2 570 931	0
Instruments financiers dérivés	26 630	26 630	0	26 630	0

2014	Valeur Comptable au bilan	Niveau hiérarchique de juste valeur			
		Juste valeur	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Évaluation des actifs à la juste valeur :					
Actifs financiers disponibles à la vente	7 947	7 947	0	0	7 947
Instruments financiers dérivés	304 133	304 133	0	304 133	0
Autres actifs financiers	1 275 312	1 291 467	503 722	787 745	0
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 317 508	1 317 508	945 717	371 791	0
Évaluation des passifs à la juste valeur :					
Dettes financières	7 930 323	8 562 393	5 251 148	3 311 245	0
Instruments financiers dérivés	65 659	65 659	0	65 659	0

29.2 Techniques d'évaluation et principales données non observables

Le tableau ci-dessous indique les techniques d'évaluation utilisées pour évaluer les justes valeurs de niveaux 2 et 3 des principaux instruments financiers, ainsi que les principales données d'entrées non observables utilisées :

Type d'instruments financiers	Technique d'évaluation	Principales données d'entrée non observables	Corrélation entre les données d'entrée et l'évaluation de la juste valeur
Instruments financiers dérivés (<i>swaps</i> de taux, <i>cross currency swaps</i>)	Actualisation des flux futurs	Taux d'actualisation	La juste valeur estimée augmenterait (diminuerait) si le taux d'actualisation était plus faible (élevé)
Actifs financiers (dépôts, prêts CIL)	Actualisation des flux futurs	Taux d'actualisation	La juste valeur estimée augmenterait (diminuerait) si le taux d'actualisation était plus faible (élevé)
Dettes financières (emprunts non cotés)	Actualisation des flux futurs	Taux d'actualisation	La juste valeur estimée augmenterait (diminuerait) si le taux d'actualisation était plus faible (élevé)

29.3 Transferts de niveaux hiérarchiques de juste valeur

Au cours de l'exercice, il n'y a pas eu de transferts de juste valeur effectués 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. L'évolution au cours de l'exercice du poste « actifs financiers disponibles à la vente » n'est pas impactée par des variations de juste valeur.

30 • Garanties

30.1 Garanties données

	31/12/14			31/12/13		
	RATP Epic	Autres	Total	RATP Epic	Autres	Total
Avals et cautions	490 428	95 627	586 055	521 617	97 762	619 379
dont						
• Cautions auprès d'associations ou autres	21 665	95 627	117 292	21 227	97 762	118 989
• Avantages au personnel	213 447		213 447	228 903		228 903
• Opérations de <i>leasehold</i> sous locations	255 316		255 316	271 487		271 487
Total	490 428	95 627	586 055	521 617	97 762	619 379

30.2 Garanties reçues

	31/12/14			31/12/13		
	RATP Epic	Autres	Total	RATP Epic	Autres	Total
Avals et cautions	278 707	4 413	283 120	214 146	5 793	219 939
dont opérations de <i>leasehold</i> sous locations	278 707		278 707	214 146		214 146
Total	278 707	4 413	283 120	214 146	5 793	219 939

31 • Engagements hors bilan

31.1 En matière d'investissements en immobilisations

Les investissements contractés à la date de clôture mais non enregistrés dans les comptes s'élèvent à 4 389 M€ au 31 décembre 2014 contre 2 837 M€ au 31 décembre 2013.

31.2 Actifs et Passifs éventuels

Amiante

La RATP a recensé les cas de maladies professionnelles liées à l'amiante afin d'évaluer leurs conséquences financières pour l'entreprise.

Une provision couvre l'intégralité du risque lié aux cas déclarés ou ayant fait l'objet d'actions contentieuses. Bien qu'il ne soit pas possible de préjuger de l'impact financier des actions futures, la RATP considère que la provision inscrite au bilan au 31 décembre 2014 pour 628,3 k€ est suffisante et correspond à sa meilleure estimation du risque financier encouru par l'entreprise (Note 23).

Aides d'État versées par la Région Île-de-France

Le Groupe a été informé par courrier du 24 mars 2014 du président du Conseil régional d'Île-de-France, que la Région avait été condamnée par le tribunal administratif de Paris à procéder à la récupération des subventions d'investissement versées aux opérateurs de transport public, dans le but d'alléger le montant d'acquisition de leurs autobus et autocars. Ces subventions ont été qualifiées d'aides d'état illégales par la juridiction administrative, motif pris de leur absence de notification à la Commission européenne. La Région mentionne dans son courrier un montant estimatif de subventionnement de 21,7 M€ (hors intérêts moratoires) qui aurait été attribué aux filiales du Groupe.

Le Groupe conteste le bien-fondé de cette obligation de restitution car il estime qu'il n'est pas le bénéficiaire effectif de ces aides financières, mais que ce sont le Stif (autorité organisatrice des transports publics en Île-de-France) et les collectivités locales qui ont bénéficié de ces aides financières au travers d'un mécanisme contractuel de réduction des prix des prestations de transport qui leur ont été facturées. En particulier, le Stif a pu ajuster à la baisse la rémunération versée aux transporteurs pour tenir compte de la diminution de la charge des amortissements des cars et des bus subventionnés.

Ce dossier fait l'objet de 2 procédures ouvertes, l'une devant le juge national, et l'autre devant la Commission européenne, dans le cadre desquelles le Groupe a produit ses observations.

À ce jour la Région Île-de-France n'a émis aucun titre exécutoire à l'encontre des filiales du Groupe afin de recouvrer le montant des subventions qu'elle leur a versées. Par ailleurs, le chiffrage évoqué par la Région Île-de-France dans son courrier du 24 mars 2014 est incertain, du fait de l'ancienneté du dispositif remis en cause (années 1994 à 2008), du nombre d'opérateurs bénéficiaires et des règles de fonctionnement dudit dispositif.

Le Groupe contestera le remboursement qui pourrait lui être demandé, et qui en tout état de cause devra alors être compensé par le Stif en tant que bénéficiaire in fine de ces aides publiques versées à l'origine par la Région Île-de-France, si le remboursement des subventions d'investissements perçues par les filiales du Groupe devait devenir effectif. En conséquence, à la date d'arrêté des comptes 2014, le Groupe estime qu'il ne sera pas affecté par les éventuelles incidences financières des procédures en cours et ne sera donc à ce titre redevable d'aucun passif.

32 • information relative aux parties liées

32.1 Transactions avec des parties liées

La RATP, en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial, est intégralement détenue par l'État français. Par conséquent, elle est liée, 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 avec l'État et les collectivités publiques :

	31/12/14	31/12/13
Ressources du contrat Stif	2 062 733	1 999 376
Ressources des communes pour le maintien de dessertes déficitaires	19 031	19 795
Subventions d'investissements appelées sur l'exercice (État, Stif, RIF, Autres)	622 117	636 606
Emprunts Région Île-de-France souscrits sur l'exercice	8 193	13 683
Emprunts Région Île-de-France remboursés sur l'exercice	20 942	20 171
Créances sur l'État et les collectivités	289 570	323 220
Créances sur le Stif	49 410	18 040
Dettes envers l'État et les collectivités	80 200	86 270
Dettes envers le Stif	11 710	11 220
Dettes financières envers la Région Île-de-France	267 658	280 698

Transactions avec les filiales :

Les transactions réalisées avec les sociétés en intégration globale sont éliminées en consolidation ; 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.

32.2 Rémunération des principaux dirigeants

Les principaux dirigeants du groupe RATP sont les membres du Comité exécutif.

	31/12/14	31/12/13
Avantages à court terme hors charges patronales (1)	2 314	2 222

(1) Comprenant les salaires bruts, primes, intéressement et avantages en nature.
Les autres avantages ne sont pas significatifs.

33 • Informations par secteur opérationnel

L'information sectorielle est présentée conformément à la norme IFRS 8 « secteurs opérationnels ». Les méthodes comptables appliquées dans chaque secteur sont celles retenues pour l'établissement des comptes consolidés.

L'activité du groupe RATP est organisée en deux secteurs :

- le secteur « Gestionnaire d'infrastructure » (GI) : cette activité correspond à la mission de gestionnaire d'infrastructure de réseaux affectée au transport public urbain de voyageurs fixée par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009;
- le secteur « Transport » (OT) : cette activité correspond aux activités d'exploitation de services de transport de voyageurs du Groupe y compris en Île-de-France, 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'infrastructures qui fait, par conséquent, l'objet de conventions de cessions internes.

Ces deux secteurs d'activité correspondent aux secteurs revus régulièrement par le principal directeur opérationnel afin de permettre l'allocation des ressources entre les différents secteurs et d'évaluer la performance en cohérence avec le suivi du contrat Stif.

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 deux activités. Les subventions d'investissements ont suivi l'affectation de l'actif auquel ils sont rattachés.

Informations par secteurs opérationnels relatives au compte de résultat

Au 31 décembre 2013

	Gestionnaire d'infrastructures	Transport	Éliminations	Total
Chiffre d'affaires externe	3 635	5 079 089		5 082 724
Chiffre d'affaires inter-secteur	741 869	183 901	-925 770	-
Chiffre d'affaires	745 504	5 262 990	-925 770	5 082 724
EBITDA	410 755	422 896	-	833 651
Résultat d'exploitation	196 977	329 221	-	526 198
Dotations aux amortissements	-219 407	-86 932	-	-306 339

Au 31 décembre 2014

	Gestionnaire d'infrastructures	Transport	Éliminations	Total
Chiffre d'affaires externe	3 802	5 252 787		5 256 589
Chiffre d'affaires inter-secteur	769 582	203 646	-973 228	-
Chiffre d'affaires	773 384	5 456 433	-973 228	5 256 589
EBITDA	422 851	440 059	-	862 910
Résultat d'exploitation	190 022	326 204	-	516 226
Dotations aux amortissements	-244 170	-106 997	-	-351 167

Informations par secteurs opérationnels relatives au bilan

Les principaux indicateurs sectoriels relatifs au bilan présentés par le groupe RATP sont les suivants :

Au 31 décembre 2013

	Gestionnaire d'infrastructures	Transport	Total
Bilan			
Immobilisations incorporelles et corporelles nettes	4 064 033	1 610 619	5 674 652
Subventions d'investissement	2 244 759	2 139 661	4 384 420
Investissements corporels et incorporels	176 441	623 904	800 345
Acquisition de biens mis en concession		784 105	784 105
Total actif	6 551 643	6 610 642	13 162 285

Au 31 décembre 2014

	Gestionnaire d'infrastructures	Transport	Total
Bilan			
Immobilisations incorporelles et corporelles nettes	4 189 506	1 739 811	5 929 317
Subventions d'investissement	2 294 895	2 564 096	4 858 991
Investissements corporels et incorporels	261 002	511 120	772 122
Acquisition de biens mis en concession		882 441	882 441
Total actif	6 745 106	7 514 638	14 259 744

34 • sociétés du groupe

Pôle Transport	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
AlpBus Fournier	France	100,00	100,00	IG	
Autoline Toscane	Italie	100,00	100,00	IG	
Bath Bus Company	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Bombela Operating Company	Afrique du Sud	51,00	51,00	IG	
Bournemouth Transport	Angleterre	90,01	90,01	IG	
Cars Dunois	France	100,00	100,00	IG	
Cars Perrier	France	100,00	100,00	IG	
Cars Saint martin	France	88,75	88,75	IG	
Casa Tram	Maroc	60,00	60,00	IG	
Céobus	France	100,00	100,00	IG	
Champagne Mobilités	France	100,00	100,00	IG	
Cité Bleue	France	50,00	50,00	MEE	Coentreprise. Intégrée en IP antérieurement à l'application d'IFRS 11
CTLB	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
CTVH	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
CTB	France	100,00	100,00	IG	
CTCM	France	100,00	100,00	IG	
CTVMI	France	100,00	100,00	IG	
CTY	France	100,00	100,00	IG	
El Djazair	Algérie	100,00	100,00	IG	

Pôle Transport	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
EM Services	France	90,00	90,00	IG	
EMS Rennes	France	90,00	90,00	IG	
FlexCité	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité 77	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité 91	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité 92	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité 93	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité 94	France	97,00	97,00	IG	
FlexCité 95	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité 95 TSE	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité TAD	France	100,00	100,00	IG	
Fullington Auto Bus Company	États-Unis	50,98	50,98	IG	
Gembus	France	100,00	100,00	IG	
Gest Spa	Italie	100,00	100,00	IG	
H R Richmond Ltd	Angleterre	100,00	100,00	IG	
HelvéCIE SA	Suisse	100,00	100,00	IG	
Hong Kong Tramway Engineering	Hong Kong	50,00	50,00	IG	Entrée de périmètre
Ixxi	France	100,00	100,00	IG	
Jacquemard et Cie	France	100,00	100,00	IG	
La Ferroviaria Italiana (LFI)	Italie	11,71	11,71	MEE	
Latium Cilia	Italie	51,00	51,00	IG	
London United Busways	Angleterre	100,00	100,00	IG	
London Sovereign	Angleterre	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
Matem	France	51,00	51,00	IG	
Mc Donald Transit Associates	États-Unis	55,41	55,41	IG	
Metrolab	France	50,00	50,00	Autre	Activité conjointe. Intégrée en quote-part ligne à ligne
MétroLink	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Mobicité	France	100,00	100,00	IG	
Moulins Mobilité	France	100,00	100,00	IG	
Mumbay	Inde	31,50	31,50	MEE	
Nanjing Anqing	Chine	16,27	16,27	MEE	
Nanjing Huabei	Chine	11,47	11,47	MEE	
Nanjing Huainan	Chine	18,32	18,32	MEE	
Nanjing JV	Chine	22,05	22,05	MEE	
Odulys	France	35,00	35,00	MEE	
Orlyval Service (OVS)	France	99,00	99,00	IG	
RATP Dev France Investissement	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev France Services	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Genova	Italie	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Italia	Italie	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Manille	Philippines	99,99	99,99	IG	Entrée de périmètre
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 Développement	France	100,00	100,00	IG	
RATP International	France	100,00	100,00	IG	
RDMT - DC	États-Unis	91,08	91,08	IG	
RDMT - Tucson	États-Unis	91,08	91,08	IG	

Pôle Transport	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
RDSL - Urban	États-Unis	97,55	97,55	IG	
RDSL - Urban NY	États-Unis	97,55	97,55	IG	
RFT SPA	Italie	11,71	11,71	MEE	
SCI Foncière RD	France	100,00	100,00	IG	
SCI Sofitim	France	50,00	50,00	IG	
Selwyns	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Séoul Ligne 9	Corée	36,00	36,00	MEE	
Setram	Algérie	49,00	49,00	IG	
Shenyang	Chine	24,50	24,50	MEE	
Société des Lignes Touristiques	France	51,00	51,00	MEE	Coentreprise. Intégrée en IP antérieurement à l'application d'IFRS 11
Société des Lignes Touristiques USA	États-Unis	51,00	51,00	MEE	Entrée de périmètre
Société des Transports Interurbains Allier	France	100,00	100,00	IG	
Société des Transports Interurbains Centre	France	100,00	100,00	IG	
Société des Transports Interurbains Haute-Savoie	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	24,99	24,99	MEE	
SQY BUS	France	89,52	89,52	IG	
STD de la Marne	France	100,00	100,00	IG	
STILE	France	100,00	100,00	IG	
STIN	France	100,00	100,00	IG	
STIVIMMO	France	50,00	50,00	MEE	Coentreprise. Intégrée en IP antérieurement à l'application d'IFRS 11
STIVO	France	50,00	50,00	MEE	Coentreprise. Intégrée en IP antérieurement à l'application d'IFRS 11
STS	France	51,00	51,00	IG	
TFT SPA	Italie	11,71	11,71	MEE	
TIMBUS	France	50,03	50,03	IG	
TOT The Original Sight Tour Limited	Angleterre	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
TP2A	France	51,00	51,00	IG	
Tram di Firenze	Italie	24,90	24,90	MEE	
Tramway Hong Kong	Hong Kong	50,50	50,50	IG	Entrée de périmètre
TVM	France	100,00	100,00	IG	
Veolia Transport RATP Asia	France	50,00	50,00	MEE	Coentreprise. Intégrée en IP antérieurement à l'application d'IFRS 11
Vienne Mobilités	France	90,00	90,00	IG	
Voyage Dunois	France	100,00	100,00	IG	
VT Korea	Corée	45,00	45,00	MEE	
VTCL	Chine	45,00	45,00	MEE	
VTR China	Chine	50,00	50,00	MEE	Coentreprise. Intégrée en IP antérieurement à l'application d'IFRS 11
VTR Consulting	Chine	50,00	50,00	MEE	Coentreprise. Intégrée en IP antérieurement à l'application d'IFRS 11
VTR India	Inde	50,00	50,00	MEE	Coentreprise. Intégrée en IP antérieurement à l'application d'IFRS 11

Pôle Transport	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
VTR Korea	Corée	50,00	50,00	MEE	Coentreprise. Intégrée en IP antérieurement à l'application d'IFRS 11

Pôle Ingénierie	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
Groupe Systra	France	41,92	41,92	MEE	

Pôle valorisation des espaces	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
Naxos	France	100,00	100,00	IG	
Promo Métro	France	100,00	100,00	IG	
SADM	France	100,00	100,00	IG	
SEDP	France	100,00	100,00	IG	
Telcité	France	100,00	100,00	IG	
Telcité NAO	France	100,00	100,00	IG	

35 • Honoraires des commissaires aux comptes

Conformément à l'instruction AMF 2006-10 du 19 décembre 2006 et aux obligations introduites par la LSF (Art L820-3), les honoraires encourus du titre de l'audit des comptes consolidés et sociaux du Groupe sont les suivants :

	31/12/14	31/12/13 Retraité	31/12/13
PricewaterhouseCoopers	691	690	700
KPMG	40	49	49
Ernst and Young	810	626	637
Autres	275	244	243
Commissariat aux comptes	1 815	1 609	1 630
PricewaterhouseCoopers	23	48	48
KPMG	0	0	0
Ernst and Young	41	25	28
Autres	44	0	0
Prestations liées au commissariat aux comptes	108	73	77
PricewaterhouseCoopers	0	0	0
KPMG	60	44	45
Ernst and Young	18	17	17
Autres	268	179	182
Autres prestations	345	240	244

36 • Événements postérieurs à la clôture

Néant.



comptes sociaux

113 Rapport des commissaires
aux comptes

114 Bilan

116 compte de résultat

118 Annexe aux comptes sociaux

Rapport des commissaires aux comptes

Sur les comptes annuels

Exercice clos le 31 décembre 2014

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2014, sur :

- le contrôle des comptes annuels de l'Epic RATP, tels qu'ils sont joints au présent rapport;
- la justification de nos appréciations;
- les vérifications et informations spécifiques prévues par la loi.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

1. Opinion sur les comptes annuels

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à vérifier, par sondages ou au moyen d'autres méthodes de sélection, les éléments justifiant des montants et informations figurant dans les comptes annuels. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis, les estimations significatives retenues et la présentation d'ensemble des comptes. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

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 la RATP à la fin de cet exercice.

2. Justification des appréciations

En application des dispositions de l'article L.823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les éléments suivants :

Avantages au personnel

La Note 2.13 de l'annexe intitulée « Avantages au personnel à long terme » détaille les engagements sociaux à long terme provisionnés au bilan ainsi que la méthode d'évaluation desdits engagements.

La Note 4.20 de l'annexe intitulée « Engagements financiers au 31 décembre 2014 » présente sous la rubrique « Avantages au personnel » les engagements sociaux qui ne sont pas provisionnés dans les comptes annuels.

Nous avons examiné le recensement, l'évaluation et le traitement comptable de ces deux catégories d'engagements et nous avons vérifié que les Notes 2.13, 4.3 et 4.20 de l'annexe donnent une information appropriée.

Valeur des actifs

Comme indiqué dans la Note 1.1.4 « Tests de dépréciation d'actifs » de l'annexe, la RATP s'est assurée de l'absence d'apparition d'indice de perte de valeur susceptible d'affecter défavorablement les valeurs recouvrables des unités génératrices de trésorerie Gestionnaire d'infrastructure et Opérateur de transport et a examiné l'évolution des principales hypothèses utilisées dans le cadre des tests de dépréciations réalisés au cours de l'exercice précédent. Nos travaux ont consisté à examiner les hypothèses revues par la RATP et à vérifier que la Note 1.1.4 de l'annexe donne une information appropriée.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes annuels, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

3. Vérifications et informations spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par la loi.

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 sur la gestion de l'Epic RATP.

Neuilly-sur-Seine et Paris-La-Défense, le 16 mars 2015
Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit
Gérard Morin

Ernst & Young et autres
Jean-François Bélorgey

Bilan au 31/12/14

	BRUT	31/12/14 Amortissements et provisions (à déduire)	NET	31/12/13 NET
ACTIF (en Milliers euros)				
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	718 969	381 580	337 389	316 767
• Frais de recherche et développement	214 638	41 213	173 424	179 795
• Droit au bail	2 626	1 429	1 197	1 252
• Autres	437 786	338 937	98 849	97 220
• En cours	63 920		63 920	38 501
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	25 818 235	11 710 518	14 107 717	13 448 613
• Terrains	573 173	7 440	565 733	567 139
• Constructions	10 042 291	4 320 843	5 721 448	5 595 628
• Installations techniques, matériel et outillage industriel	5 319 378	3 782 346	1 537 032	1 493 655
• Matériel de transport	7 011 344	3 420 632	3 590 711	3 155 608
• Autres	220 311	179 257	41 054	35 607
• En cours, avances et acomptes	2 651 739		2 651 739	2 600 977
IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	1 299 450	34 505	1 264 945	1 205 955
• Participations	424 255	352	423 902	423 902
• Créances rattachées à des participations	32 179		32 179	
• Autres titres immobilisés	1 830	442	1 388	1 159
• Prêts	64 970	87	64 883	71 344
• Autres	776 217	33 623	742 593	709 550
ACTIF IMMOBILISÉ (I)	27 836 654	12 126 603	15 710 052	14 971 335
Stocks et en-cours	210 936	45 359	165 577	158 410
Avances et acomptes versés sur commande	42 389		42 389	38 558
CRÉANCES	1 355 638	8 390	1 347 248	1 447 277
• Créances clients et comptes rattachés	94 663	4 125	90 538	113 830
• Créances état et autres collectivités publiques	338 985		338 985	341 268
• Autres	122 572	4 264	118 308	106 085
• Créances <i>lease</i>	799 418		799 418	886 095
ACTIF FINANCIER	1 670 119		1 670 119	1 204 442
Valeurs mobilières de placement	1 357 935		1 357 935	1 031 641
Disponibilités	312 184		312 184	172 801
Charges constatées d'avance	70 457		70 457	68 383
ACTIF CIRCULANT (II)	3 349 540	53 749	3 295 791	2 917 070
Frais d'émission d'emprunts (III)	6 029		6 029	7 265
Primes de remboursement des obligations (IV)	12 573		12 573	14 533
Écarts de conversion actif (V)	47 463		47 463	19 783
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III + IV + V)	31 252 259	12 180 351	19 071 908	17 929 987

PASSIF (en Milliers euros)	31/12/14	31/12/13
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition	250 700	250 700
Écarts de réévaluation	220 093	222 799
Dotation en capital	433 367	433 367
RÉSERVES	294 699	294 699
• Réserve provenant de la cession de biens mis à disposition par le Stif et désaffectés (remploi)	184 519	184 519
• Réserve provenant de la cession de biens mis à disposition par l'État et désaffectés	136	136
• Réserve provenant de la cession de biens créés par la Régie et désaffectés (réinvestissement)	52 119	52 119
• Réserve générale	57 926	57 926
Report à nouveau	2 271 547	1 987 291
Résultat de l'exercice (excédent ou perte)	311 100	284 256
Provisions réglementées	384 527	393 223
CAPITAUX PROPRES hors subventions d'investissements	4 166 033	3 866 336
Subventions d'investissement	4 761 750	4 286 583
CAPITAUX PROPRES (I)	8 927 784	8 152 919
Provisions pour risques	89 084	86 366
Provisions pour charges	149 167	138 268
PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES (II)	238 251	224 634
DETTES FINANCIÈRES	7 499 232	7 220 843
• Prêts de la Région d'Île-de-France	267 658	280 698
• Emprunts obligataires	4 725 579	5 014 978
• Emprunts et dettes à des établissements de crédit (soldes créditeurs de banques)	132 527	145 501
• Emprunts et dettes financières divers	2 234 718	1 646 537
• Intérêts courus non échus	138 751	133 129
Avances et acomptes reçus sur commandes en-cours	1 881	1 345
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	247 226	230 357
Dettes fiscales et sociales	659 359	577 763
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	412 130	380 837
Autres dettes	169 023	152 012
Dettes <i>lease</i>	807 881	896 516
Produits constatés d'avance	61 743	73 031
DETTES (III)	9 858 476	9 532 703
Écarts de conversion passif (IV)	47 397	19 731
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III + IV)	19 071 908	17 929 987

COMPTE DE RÉSULTAT (en k€)	31/12/14	31/12/13	VAR %
PRODUITS D'EXPLOITATION	5 170 120	5 025 773	2,9 %
Chiffre d'affaires	4 675 419	4 589 930	1,9 %
• Produits du transport (prestations de service)	4 357 330	4 287 763	1,6 %
• Produits des activités annexes	138 060	128 614	7,3 %
• Prestations de services autres que les produits de transport	173 983	168 431	3,3 %
• Ventes de produits résiduels	6 046	5 121	18,1 %
Produits divers	344 623	294 941	16,8 %
• Production stockée	972	-3 411	-128,5 %
• Production immobilisée	196 828	143 580	37,1 %
• Reprises sur provisions et transferts de charges	94 531	112 444	-15,9 %
• Subventions d'exploitation	900	1 004	-10,4 %
• Autres produits	51 392	41 324	24,4 %
Produits en atténuation des charges d'amortissements	150 079	140 903	6,5 %
• Reprise sur provisions spéciales de réévaluation	11 264	11 432	-1,5 %
• Quote-part des subventions d'investissement virée au compte de résultat de l'exercice	138 814	129 471	7,2 %
CHARGES D'EXPLOITATION	4 616 601	4 458 106	3,6 %
Consommations en provenance de tiers	970 311	947 046	2,5 %
• Énergie	201 440	216 051	-6,8 %
- Énergie électrique	94 946	99 737	-4,8 %
- Carburants	94 139	99 604	-5,5 %
- Chauffage	12 355	16 711	-26,1 %
• Frais relatifs aux lignes affrétées	28 952	27 156	6,6 %
• Charges de circulation SNCF	20 253	19 855	2,0 %
• Matières et autres charges externes	719 666	683 984	5,2 %
- Matières et fournitures diverses	188 230	186 434	1,0 %
- Autres charges externes	531 436	497 550	6,8 %
Impôts, taxes et versements assimilés	225 729	211 131	6,9 %
Charges de personnel	2 554 271	2 488 012	2,7 %
• Salaires et traitements	1 780 147	1 736 611	2,5 %
• Charges sociales	745 935	724 592	2,9 %
• Résultat des régimes spéciaux	28 190	26 809	5,2 %
Dotations aux amortissements et aux provisions	837 002	777 714	7,6 %
• Sur immobilisations - dotations aux amortissements	769 821	711 566	8,2 %
• Sur immobilisations - dotations aux provisions	-	-	-
• Sur actif circulant - dotations aux provisions	5 570	8 926	-37,6 %
• Pour risques et charges - dotations aux provisions	61 611	57 222	7,7 %
Autres charges	29 288	34 204	-14,4 %
RÉSULTAT D'EXPLOITATION (I)	553 520	567 667	-2,5 %

COMPTE DE RÉSULTAT (en k€)	31/12/14	31/12/13	VAR %
PRODUITS FINANCIERS	121 706	91 507	33,0 %
• De participation	9 346	4 382	113,3 %
• D'autres valeurs mobilières et créances de l'actif immobilisé	260	57	353,0 %
• Autres intérêts et produits assimilés	101 698	81 438	24,9 %
• Reprises sur provisions et transferts de charges	495	376	31,9 %
• Différences positives de change	8 608	4 289	100,7 %
• Produits nets sur ces de valeurs mobilières de placement	1 298	964	34,6 %
CHARGES FINANCIÈRES	320 759	315 404	1,7 %
• Intérêts et charges assimilées	307 302	305 775	0,5 %
• Dotations aux amortissements et aux provisions	5 306	5 758	-7,8 %
• Différences négatives de changes	8 151	3 871	110,5 %
• Charges nettes sur cessions de valeurs mobilières de placement	-	-	-
RÉSULTAT FINANCIER (II)	-199 053	-223 898	-11,1 %
RÉSULTAT COURANT (I + II)	354 467	343 770	3,1 %
PRODUITS EXCEPTIONNELS	224 943	146 762	53,3 %
• Sur opérations de gestion	26 938	5 577	383,0 %
• Sur opérations en capital	183 673	120 269	52,7 %
• Produit <i>lease</i>	1 897	2 123	-9,8 %
• Autres produits exceptionnels	6 197	1 636	274,4 %
• Reprises sur provisions et transferts de charges	6 238	17 158	-63,6 %
CHARGES EXCEPTIONNELLES	219 888	159 106	38,2 %
• Sur opérations de gestion	2 086	4 367	-52,2 %
• Autres charges exceptionnelles	212 416	152 582	39,2 %
• Dotations aux amortissements et aux provisions	5 387	2 158	149,6 %
RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	5 054	-12 344	-140,9 %
Participation des salariés aux résultats	48 421	47 170	2,7 %
Impôts sur les bénéfices	-	-	-
TOTAL PRODUITS	5 516 769	5 264 042	
TOTAL CHARGES	5 205 669	4 979 786	
RÉSULTAT	311 100	284 256	9,4 %

Annexe aux comptes sociaux

Exercice clos le 31 décembre 2014

Les états financiers sont présentés en milliers d'euros sauf exceptions mentionnées. Les comptes au 31 décembre 2014 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 13 mars 2015.

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 est immatriculée au RCS de Paris. Son siège social est situé au 54 quai de la Râpée, 75012 PARIS.

- 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, le Stif dispose néanmoins d'un droit de reprise de ces biens ;
- 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.

1 • Principes, règles et méthodes comptables

Le plan comptable particulier 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.

Il comprend, en outre, des développements et des aménagements qui répondent aux besoins spécifiques d'information de gestion de la RATP et aux particularités de sa structure juridique et de son régime financier.

1.1 Principes généraux relatifs au bilan

Le détail de l'actif immobilisé et des amortissements est présenté dans les Notes 4.1 et 4.2.

1.1.1 RÉGIME DE PROPRIÉTÉ DES BIENS INSCRITS À L'ACTIF DE L'EPIC RATP

La loi d'Organisation et de régulation du transport ferroviaire (ORTF) a modifié à compter du 1^{er} janvier 2010 le régime de propriété des biens créés par la RATP ou historiquement mis à sa disposition en distinguant 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 au Stif depuis le 1^{er} janvier 2010. Le Stif entrera en possession de ces biens à l'expiration des droits d'exploitation de services. Le décret d'application n° 2011-320 prévoit que le Stif 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 l'Epic ;

Les biens inscrits à l'actif de l'Epic RATP sont donc comptabilisés en fonction de leur régime de propriété 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.	Il s'agit de 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 au Stif depuis le 1 ^{er} janvier 2010. La RATP en conserve le contrôle. Le Stif entrera en possession des biens à la fin des contrats.	La RATP est propriétaire de ces biens. Le Stif 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		L'article 14 du décret n° 2011-320 fixe les modalités de rémunération versée par le Stif à la RATP au titre de ces biens.	Les principes et les modalités de rémunération sont prévus sur la durée du contrat Stif 2012-2015.	
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 le Stif 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.
- Les systèmes d'informations acquis ou créés par l'entreprise sont inscrits au bilan. Ils sont décomposés entre :
 - leur coût de développement et de paramétrage amortis sur une durée de 5 à 10 ans en fonction de la durée d'utilisation du système ;
 - les progiciels et le matériel acquis pour la mise en service du système sont amortis sur une durée de 3 ans.

1.1.3 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations de la RATP ainsi que les biens de retour mis à disposition par le Stif sont inscrits au bilan à leur coût historique (coût d'acquisition ou coût de production) à l'exception des immobilisations en service au 31 décembre 1976 qui ont fait l'objet d'une réévaluation dans les conditions définies par l'article 61 de la loi de finances pour 1977.

Conformément à la méthode de comptabilisation des actifs par composants, toutes les immobilisations ont été décomposées afin d'appliquer des durées d'utilité propre à chacun des composants en fonction de leur fréquence de renouvellement ou des opérations de rénovation. Au 1^{er} janvier 2005, la RATP a appliqué la méthode de reconstitution du coût historique amorti.

Certains actifs ont bénéficié de subventions d'investissements.

Conformément au règlement CRC 2004-06, les coûts de démantèlement du matériel roulant ferroviaire font l'objet d'une provision pour charges en contrepartie de leur inscription à l'actif immobilisé en tant que composants amortis sur la durée d'utilisation des trains.

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

Les pièces de rechange sont comptabilisées en immobilisations et sont valorisées au coût unitaire d'origine. Pour les pièces de rechange gérées dans des outils de type GMAO, la valorisation se fait au coût unitaire moyen pondéré.

La dotation aux amortissements des pièces de rechange est calculée sur la base du taux d'amortissement du matériel auquel se rattachent ces pièces.

Voici pour nos biens les plus représentatifs et leurs composants les durées d'amortissement pratiquées :

Bâtiments	Durées d'utilisation
Gros œuvre des bâtiments	70 à 100 ans
Second œuvre et aménagements des bâtiments	6 à 30 ans

Infrastructures ferroviaires	Durées d'utilisation
Gros œuvre des tunnels, points d'arrêts, accès	35 à 140 ans
Aménagements des points d'arrêts et accès	15 à 40 ans
Voies	10 à 50 ans
Alimentation courant de traction métro	5 à 50 ans
Caténaires RER- tramway	15 à 50 ans

Signalisation des voies et système d'aide à la conduite des trains**Durées d'utilisation**

Système d'automatisation de l'exploitation des trains (SAET)	5 à 35 ans
Pilotage automatique	15 à 30 ans
Signalisations des voies	10 à 40 ans

Matériels roulants**Durées d'utilisation**

Matériels roulants ferrés	20 à 40 ans
Matériels roulants bus	4 à 10 ans
Véhicules de tourisme	5 ans

Installations et équipements, matériel et outillage**Durées d'utilisation**

Appareils élévateurs et translateurs	10 à 40 ans
Portillons automatiques, tourniquets d'admission des voyageurs	10 à 20 ans
Matériel à imprimer, délivrer et oblitérer les titres de transport	5 à 10 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 matériel de climatisation	5 à 10 ans
Équipements de sonorisation et d'affichages lumineux	10 à 30 ans
Matériel et outillage	5 à 30 ans
Autres matériels et mobiliers	3 à 15 ans

Changement d'estimation relatif aux coûts internes incorporés aux immobilisations

La RATP a modifié, à compter du 1^{er} janvier 2014, les modalités d'incorporation en immobilisations des coûts internes (frais de personnel, matières et autres charges externes). Ce changement d'estimation résulte de l'évolution de l'organisation des départements concernés, ce qui a permis une allocation plus précise de leurs coûts aux projets. Le changement d'estimation est appliqué de manière prospective et a pour effet d'augmenter le montant des coûts internes immobilisés d'environ 33 M€ par rapport à l'exercice 2014.

1.1.4 TESTS DE DÉPRÉCIATION D'ACTIFS

Les règles comptables prévoient également 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.

La loi ORTF fixe dans le temps les droits d'exploitation des lignes confiées à la RATP, définit les régimes de propriété des biens et le sort des biens à l'expiration des contrats, fixe les modalités de rémunération pour la gestion de l'infrastructure et pour l'exploitation des lignes de manière à assurer la couverture des coûts et la rémunération des capitaux engagés.

La valeur nette comptable des actifs testés dans chaque UGT comprend notamment :

- les actifs immobilisés (corporels et incorporels amortissables) nets de subventions;
- le besoin en fonds de roulement.

Les UGT définies au niveau de l'Epic RATP à l'issue de la séparation comptable des activités à compter de l'exercice 2012 correspondent aux activités de Gestionnaire d'infrastructure (GI) et d'Opérateur de transport (OT). Pour la clôture de l'exercice, la RATP a examiné l'évolution des principales hypothèses utilisées dans le cadre des tests de dépréciation réalisés au cours de l'exercice précédent afin de s'assurer de l'absence d'apparition d'indices de perte de valeur susceptibles d'affecter défavorablement les valeurs recouvrables des actifs des UGT Gestionnaire d'infrastructure et Opérateur de transport. La RATP a notamment examiné l'évolution des taux d'actualisation, l'impact de l'évolution de la programmation pluriannuelle des investissements et l'impact des projections d'EBITDA de 2015 à 2020 sur les prévisions de flux de trésorerie futurs nets d'IS. Les autres hypothèses n'ont pas notablement évolué depuis la clôture précédente. En l'absence d'indice de perte de valeur apparu au cours de l'exercice, la RATP n'a pas effectué de tests de dépréciation pour les UGT Gestionnaire d'infrastructure et Opérateur de transport.

Pour mémoire, les hypothèses utilisées pour la détermination des valeurs recouvrables lors de l'exercice précédent étaient les suivantes :

Hypothèses communes aux UGT GI et OT

La valeur d'utilité des actifs avait été déterminée sur la base des principales hypothèses suivantes :

- 1- La répartition des actifs entre le Gestionnaire de l'infrastructure et l'Opérateur de transport avait été réalisée en fonction des dispositions législatives et réglementaires applicables à la RATP.
- 2- Les flux de trésorerie futurs nets d'IS avaient été projetés à partir des données ci-après :
 - 2013-2015 : sur la base des dispositions financières du contrat Stif, actualisées en fonction des évolutions constatées;
 - au-delà du contrat Stif en vigueur, en prenant en compte au GI un complément de rémunération spécifique versé par le Stif et destiné à couvrir des charges additionnelles tout en consentant à une contrepartie sur l'OT;
 - 2016-2020 : sur la base d'objectifs à moyen terme définis dans le plan d'entreprise Vision 2020 approuvé par le conseil d'administration le 13 novembre 2012;
 - au-delà de 2020 : les données et les flux (y compris normatifs) avaient été déterminés selon les dispositions de la norme en retenant une estimation des valeurs terminales des actifs testés en conformité avec les textes en vigueur.
- 3- Les hypothèses d'investissement étaient basées sur les schémas directeurs présentés au conseil d'administration du 29 novembre 2013, dont le montant avait été ajusté ultérieurement afin de respecter l'objectif d'endettement prévu dans le plan d'entreprise Vision 2020, conformément aux principes de gouvernance approuvés par ce même Conseil.
- 4- Les valeurs terminales avaient 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, soit 2 %. Concernant l'OT, différentes valeurs terminales avaient été déterminées à chaque échéance de fin de droits d'exploitation.

Hypothèses spécifiques à l'UGT GI

1- Le taux d'actualisation (coût moyen pondéré du capital) de l'UGT GI retenu était de 4,8 %. Il avait été déterminé par référence aux taux moyens observés sur un panel d'entreprises cotées et exerçant des activités comparables à celles de la RATP.

2- À partir de 2016, le Groupe avait retenu l'hypothèse de l'affectation d'un complément de rémunération spécifique par le Stif destiné à couvrir des charges additionnelles tout en consentant à une contrepartie sur l'OT.

Hypothèses spécifiques à l'UGT OT

1- Pour la détermination des flux de trésorerie de l'OT au-delà de 2020, des hypothèses d'investissement spécifiques au matériel roulant avaient été prises en compte jusqu'à la reprise de ces biens de retour par le Stif.

2- Le Groupe avait intégré dans les hypothèses retenues des dispositions spécifiques aux accords concessifs telles que les amortissements de caducité sur le matériel roulant à partir de 2016, dans des conditions de droit commun et impliquant leur intégration dans les charges contractuelles des conventions Stif-RATP.

3- Le taux d'actualisation (coût moyen pondéré du capital) de l'UGT OT avait été déterminé par référence aux taux moyens observés sur un panel d'entreprises cotées et exerçant des activités comparables à celles de la RATP. Un taux d'actualisation spécifique avait été retenu concernant le matériel roulant de l'OT (biens de retour) compte tenu des modalités de rémunération de ces biens, soit 4,3 %. Pour les autres biens de l'OT (biens de reprise et biens propres), le taux utilisé de 6,4 % était celui résultant du panel.

1.1.5 BIENS CONCERNÉS PAR LES OPÉRATIONS DE LOCATIONS/SOUS-LOCATIONS

Les biens qui servent d'assiette aux opérations de *leasehold* (cf. Note 2.12) figurent à l'actif immobilisé du bilan de la RATP. Les biens qui servent d'assiette aux opérations de *swedish lease* (cf. Note 2.12) ne sont pas inscrits en immobilisations mais en compte de dépôts à long terme. Le résultat acquis par la RATP au titre des opérations de *lease* (*net present value*) est étalé sur la durée de vie des opérations (cf. Note 4.21a).

1.1.6 IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

La valeur brute de ces actifs est constituée par leur coût d'achat y compris les coûts directement attribuables engagés pour mettre l'actif en place. La RATP a choisi de rattacher les droits de mutation, honoraires ou commissions et frais d'actes au coût d'acquisition de l'immobilisation.

La valeur d'inventaire des titres détenus par la RATP est déterminée à partir de la situation nette comptable de la filiale ou pour les filiales détenant elles-mêmes des participations, à partir de la situation nette consolidée du sous-groupe, et de l'évolution prévisible des résultats de la filiale ou du sous-groupe.

Lorsque la valeur d'inventaire des titres est inférieure à leur valeur nette au bilan, une provision pour dépréciation est constituée pour la différence (cf. détail des provisions dans la Note 4.3).

Afin de diversifier son risque de contrepartie sur certains dépôts non colatéralisés, la RATP a demandé le remboursement anticipé de certains dépôts souscrits par l'assureur américain XLI pour les remplacer par de nouveaux dépôts émis pour un montant global de 175 millions USD auprès d'établissements bancaires européens. L'opération s'est déroulée au cours du mois d'avril 2014 et porte sur une partie des dépôts de *lease* évalués en juste valeur.

1.1.7 STOCKS

Les stocks sont enregistrés au plus faible du coût (y compris frais accessoires d'achat) et de la valeur nette de réalisation. Le coût est calculé au coût moyen pondéré (cf. un détail des stocks par catégorie Note 4.4).

Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur taux de rotation et de leur durée de vie économique.

1.1.8 CRÉANCES

Elles sont valorisées à leur valeur nominale. Une provision pour dépréciation de la totalité de la créance est constituée lorsqu'un risque potentiel de non recouvrement apparaît (cf. détail des provisions dans la Note 4.3).

1.1.9 PRIMES DE REMBOURSEMENT DES OBLIGATIONS

L'amortissement des primes de remboursement des obligations est réparti linéairement sur la durée des emprunts concernés. Toutefois, dans l'hypothèse où la décision de rembourser par anticipation un emprunt aurait été prise avant la date d'arrêté des comptes, les charges y afférentes seraient amorties en totalité.

1.1.10 CAPITAUX PROPRES (CF. NOTE 4.7)

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 des biens non amortissables opérée en 1978 sur la base de 1976 (cf. Note 4.8).

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 M€. Cette dotation a été augmentée en juillet 2010 dans le cadre du plan de relance national annoncé début 2009 (150 M€).

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.

1.1.11 DETTES FINANCIÈRES ET COUVERTURE

Nouvelles émissions obligataires

Dans le cadre de son programme EMTN, la RATP a émis de nouveaux emprunts obligataires au cours de l'exercice :

- émission d'un emprunt au nominal de 50 M€ en septembre 2014 avec une échéance en septembre 2024 et un taux d'intérêt de 1,38 % ;
- émission d'un emprunt au nominal de 100 M€ en septembre 2014 avec une échéance en septembre 2024 et un taux d'intérêt de 1,38 %.

Les emprunts sont présentés au bilan à leur valeur de remboursement en euros.

Opérations en devises

Les soldes monétaires libellés en devises sont convertis en fin d'exercice au taux de clôture à l'exception des dettes financières en devises, couvertes de façon parfaites par des contrats d'échanges de devises (*cross currency swaps*), et donc présentées au cours de couverture. Toutes les opérations en devises sont couvertes intégralement.

À la date d'arrêté des comptes, lorsque l'application du cours de conversion 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. Les pertes latentes entraînent la constitution d'une provision pour risques de change.

Instruments financiers dérivés

La RATP gère les risques de marchés liés aux variations de taux d'intérêts, de change en utilisant des instruments dérivés (*swaps* de taux d'intérêts, ou de matières premières, options sur taux ou matières premières et *cross currency swaps*). La quasi-totalité des instruments dérivés est qualifiée de couverture et est strictement adossée à la dette et à la consommation du gazole.

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.

Les gains et pertes latents résultant des contrats affectés à la couverture des achats futurs de gazole (budgétés) sont différés et pris en compte en résultat financier lors de la réalisation de la transaction couverte. En 2014, comme en 2013, il n'y a pas eu d'opérations sur les marchés des matières premières.

1.1.12 DETTES FOURNISSEURS

Les fournisseurs débiteurs sont présentés à l'actif du bilan.

1.2 Principes généraux relatifs au compte de résultat

1.2.1 RECETTES LIÉES AU CONTRAT AVEC LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE

Ces produits du transport comprennent trois composantes :

- les recettes directes venant des usagers ;
- les contributions du Stif :
 - une contribution d'exploitation « C1 » relative à l'exploitation et aux obligations de service public. Cette contribution se décompose en trois parties : une contribution forfaitaire couvrant les charges liées à l'exploitation non couvertes par les recettes voyageurs ; une contribution cou-

vrant à l'euro/l'euro les impôts et taxes ; et une contribution couvrant l'écart entre l'indexation des recettes directes prévisionnelles selon les modalités prévues pour la contribution forfaitaire et selon les décisions tarifaires du Stif ;

- une contribution « C2 » liée au financement des investissements (amortissements et frais financiers) ;
- un bonus ou malus relatif aux indicateurs de qualité du service et d'éventuelles pénalités notamment en cas de non réalisation de l'offre kilométrique du service de référence ;
- un mécanisme d'intéressement avec partage des risques et des gains entre la RATP et le Stif fondé sur les recettes directes réalisées par comparaison avec l'objectif prévu au contrat ;
- et une contribution « C4 » spécifique au financement de l'acquisition du matériel roulant des tramways T3, T5, T6, T7 et T8 (remboursement à l'euro/l'euro des redevances de crédit-bail).

Ces produits du transport sont prévus par la convention pluriannuelle 2012-2015 conclue entre le Stif et la RATP. Les contributions « C11 » et « C2 » sont revalorisées chaque année par l'application d'une formule d'indexation assise sur des indices, conformément aux dispositions du contrat Stif.

Les tarifs publics sont décidés par le Stif, autorité organisatrice. Ils constituent une obligation de service public que la RATP doit respecter.

Ces recettes font partie du chiffre d'affaires de la RATP.

Fiscalité sur les contributions forfaitaires du Stif

La RATP a sollicité le 19 mai 2009 auprès de la Direction de la législation fiscale (DLF) une demande d'analyse du régime de TVA des contributions versées par le Stif. Le dossier reste à ce jour sans réponse.

À compter de 2010, la RATP facture le Stif sans TVA, conformément à l'analyse exposée à la DLF.

La RATP considère que, quelque soit l'issue de ce dossier, les conséquences de cette position retenue sur la TVA et la taxe sur les salaires seront neutres sur les résultats présentés compte tenu du cadre contractuel existant avec le Stif.

1.2.2 PRODUITS EN ATTÉNUATION DE CHARGES D'AMORTISSEMENT

Il s'agit des reprises sur subventions d'investissement et sur provisions spéciales de réévaluation.

1.2.3 CHARGES DE PERSONNEL

À partir de 1999, la RATP a mis en place une organisation comptable permettant de séparer ce qui relève de son activité « transporteur » de ce qui relève de son activité « assureur ».

Cette organisation est fondée sur :

- l'établissement, au sein de l'activité « assureur », de comptes de résultats par risques couverts (maladie, accident du travail, chômage, famille), d'une part ;
- la mise en place de taux de cotisations sociales patronales, comparables dans leur fonctionnalité et leur niveau à ceux des régimes sociaux de droit commun, d'autre part.

Cet ensemble constitue le Traitement comptable de la protection sociale (TCPS).

Présentation des charges de personnel dans les comptes sociaux d'entreprise

Afin d'améliorer la lisibilité et la comparaison du compte de résultat de la RATP avec ceux des autres entreprises de transport, les charges de personnel liées à l'activité de transporteur sont exprimées à l'instar d'une entreprise de droit commun, par les deux lignes : « Salaires et traitements » et « Charges sociales », tandis que l'activité de prestataire social est résumée au travers de la seule ligne « Résultat de financement des régimes sociaux ».

L'activité d'assureur social de la RATP est illustrée plus en détail dans un tableau figurant en Note 4.11, lequel présente à l'instar des organismes de sécurité sociale proprement dits :

- l'origine et le montant des ressources : en particulier, les cotisations patronales ;
- le montant des prestations versées aux ressortissants ;
- les relations de compensations avec les autres régimes de Sécurité sociale ;
- les frais de gestion.

Suite à la création de la caisse de retraite, la gestion des retraites ne fait plus partie depuis l'exercice 2006 de l'activité assureur social.

Principales caractéristiques des comptes de la Protection Sociale

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, suite à la mise en place de la CSG, la caisse maladie de la RATP se voit reverser chaque année une quote-part des ressources de CSG collectée par l'URSSAF ; le montant de ce versement est fixé par arrêté publié au JO.

Prestations

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, les prestations familiales, etc.

Adossement au régime général des risques maladie et famille

S'agissant de la couverture des risques maladie et famille, le régime RATP est adossé depuis 1972 au régime général. Dans le cadre de cet adossement (désigné par le terme de « compensation bilatérale »), la RATP verse à la CNAM et la CNAF une cotisation dont le taux et les modalités d'application sont fixés par décret en contrepartie de laquelle, les caisses lui remboursent les seules prestations versées (en nature, seulement, pour la maladie) dans les conditions fixées par le code de la Sécurité sociale.

Compensations démographiques inter-régimes

Dans le cadre de la politique sociale, l'État a mis en place à partir de 1974, des mécanismes de compensation entre les régimes de Sécurité sociale existants en France censés pallier les effets d'évolutions démographiques différentes sur leurs ressources respectives.

Une compensation de ce type existe pour le risque maladie.

1.2.4 RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

La RATP comptabilise dans son résultat exceptionnel les événements survenant hors du cadre des activités ordinaires de l'entreprise dont le montant est significatif et qui présentent un caractère non récurrent.

L'analyse du résultat exceptionnel figure dans la Note 4.12.

2 • AUTRES INFORMATIONS

2.1 État des échéances des créances et des dettes (cf. Note 4.13)

2.2 Produits à recevoir et charges à payer (cf. Note 4.14)

2.3 Éléments concernant les entreprises liées (cf. Note 4.15)

2.4 Créances et dettes représentées par des effets de commerce (cf. Note 4.15)

2.5 Effectifs (cf. Note 4.16)

2.6 Rémunérations allouées aux dix personnes les mieux rémunérées (cf. Note 4.17)

2.7 Tableau des filiales et participations

La Note 4.18 présentée ci-après 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 M€.

2.8 Consolidation

Les comptes de l'Epic RATP sont intégrés dans les comptes consolidés du groupe RATP.

2.9 Groupement d'intérêts économiques (cf. Note 4.19)

2.10 Engagements hors bilan (cf. Note 4.20)

2.11 Amiante

Le programme d'éradication de l'amiante friable imposé par le décret 96-97 du 7 février 1996, est réalisé en quasi-totalité. Seules quelques opé-

raisons présentant, en terme d'enjeu financier, un caractère non significatif restent à réaliser.

Concernant l'amiante non friable (amiante cachée ou matériaux contenant de l'amiante), son retrait est réalisé au fil de l'eau à la faveur d'opérations de maintenance ou de travaux touchant les installations. Compte tenu de l'absence de connaissances précises des installations ou équipements contenant de l'amiante non friable et, de ce fait, de la difficulté à prévoir les moyens à mettre en œuvre pour en organiser le retrait, il n'est pas possible aujourd'hui de définir une programmation à plus de 6 mois pour ce type d'intervention. En 2014, les dépenses engagées à ce titre s'élèvent à 14,2 M€.

La RATP répond également aux nouvelles obligations fixées par le décret du 13 juillet 2001 en procédant régulièrement à des mesures du niveau d'empoussièrement.

La publication tardive de la délibération prise par le collège de l'Autorité des Normes Comptables le 26 novembre 2014 relative à la mise à jour du recueil des normes comptables françaises sur les commentaires relatifs à l'article 212-4 du règlement ANC n° 2014-03, et les questions que sa mise en œuvre pose n'ont pas permis à la RATP d'en tirer toutes les conséquences sur ses comptes de l'exercice 2014. En conséquence, la RATP n'a pas modifié le traitement comptable des dépenses de désamiantage sur les infrastructures qui, quelle que soit leur nature, sont comptabilisées en charges. La RATP étudie les conditions d'application de cette délibération dans ses comptes à compter de l'exercice 2015.

Par ailleurs, une étude interne a été menée afin de recenser les cas de maladies professionnelles liées à l'amiante et d'évaluer leurs conséquences financières pour l'entreprise. Une provision couvre l'intégralité du risque lié aux cas déclarés ou ayant fait l'objet d'actions contentieuses. Bien qu'il ne soit pas possible de préjuger de l'impact financier des actions futures, la RATP considère que la provision inscrite au bilan au 31 décembre 2014 pour 0,6 M€ est suffisante et correspond à sa meilleure estimation du risque financier encouru par l'entreprise à ce titre.

2.12 Opérations de *lease* et de crédit-bail

L'impact détaillé de ces opérations sur les états financiers de l'exercice est précisé dans la Note 4.21a.

Leasehold

La RATP effectue 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 (essentiellement américains) 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 important grâce à un différé d'imposition.

Une opération de *leasehold* est composée d'une location principale consentie par la RATP et d'une sous-location destinée à lui faire conserver néanmoins la jouissance du bien. La RATP dispose d'une option (EBO) en sa faveur, au terme d'une période plus courte que la durée totale de l'opération, lui permettant d'interrompre le montage en rachetant la part restante du contrat de location longue.

Économiquement et comptablement en France, 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 *lease*) laissant apparaître par différence la *Net present value* (NPV) restant à étaler. Le profit global de chaque opération, la NPV, est encaissé au moment de la signature des contrats et comptabilisé en produits à étaler, puis constaté linéairement en résultat exceptionnel sur la durée du contrat.

Au 31 décembre 2014, il reste 5 transactions en vie (10 contrats avec 2 investisseurs BOA 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 249,4 M€ au 31 décembre 2014;
- soit par des contrats de collatéralisation qui imposent en cas de dégradation du *rating* en dessous d'un certain seuil la substitution des dépôts par des bons du Trésor américain. Le solde des dépôts correspondant est de 37,2 M€ au 31 décembre 2014;
- soit directement auprès du Trésor américain : en juillet 2013, la RATP a remplacé les derniers dépôts non collatéralisés ainsi que les lettres de crédit qui leur étaient associées par des bons du Trésor américain. Le solde de ces dépôts est de 152,1 M€ au 31 décembre 2014.

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. La RATP effectue des dépôts *swapés* 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 loyers sont comptabilisés en charges d'exploitation, les produits d'intérêts et le provisionnement des dépôts sont comptabilisés en résultat financier. Seule la *Net present value* est constatée en résultat exceptionnel. L'impact sur le résultat correspond d'une part à l'étalement du profit de la *Net present value*, et d'autre part à l'amortissement théorique des biens s'ils étaient maintenus au bilan de la RATP.

Opérations de Crédit-bail dans le cadre du développement des lignes de Tramways

Le Stif et la RATP ont mis en place un financement par crédit-bail des matériels roulants des lignes tramways T3E, T5, T6, T7 et T8. Dans cette opération, il est prévu que la RATP soit le crédit preneur, le Stif rembourse les loyers correspondants. Pendant la phase de construction, la RATP paye le fournisseur. Lors de la livraison des tramways, la RATP cède les rames à la banque. Le contrat de crédit-bail est ensuite mis en place. Le contrat de crédit-bail sera repris par le Stif en 2029.

2.13 Avantages au personnel à long terme

Les engagements sociaux à long terme provisionnés au bilan sont :

- engagements relatifs aux versements des rentes accidents du travail et maladies professionnelles. La RATP assure elle-même le service des rentes accidents du travail / 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 : 22,6 M€;
- engagements relatifs aux médailles du travail : 23,5 M€;
- engagements relatifs à la cessation progressive d'activité : 2,2 M€;
- engagements relatifs à l'assurance chômage : 7,4 M€;
- engagements relatifs aux congés maladie longue durée : 5,6 M€.

L'évaluation des avantages au personnel résulte d'un calcul actuariel. Ce calcul est basé sur des hypothèses de comportements sociaux (mortalité, turnover, etc.) et des hypothèses économiques (taux d'actualisation, profil de carrière, etc.).

Le taux d'actualisation retenu est basé sur un taux *Bloomberg* 15 ans qui s'établit à 1,5 % au 31/12/2014 contre un taux à 3,25 % au 31/12/2013.

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/14	31/12/13
Taux d'actualisation	1,5 %	3,25 %
Taux d'inflation	2 %	2 %
Profil de carrière inflation comprise	2,8 %	3,6 %
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'âges de départ à la retraite sont définies individu par individu. Elles tiennent compte de l'âge d'ouverture des droits, de la réforme du régime spécial de retraite des agents de la RATP et de l'âge de départ moyen par grade calculé sur la base des départs constatés sur les 12 derniers mois. L'hypothèse individuelle correspond donc ainsi au maximum entre la date d'ouverture des droits et l'âge de départ moyen par grade calculé sur la base des départs constatés.

3 • information sur le degré d'exposition aux risques du marché

3.1 Préambule

Toutes les opérations réalisées par la RATP consistent en la mise en place d'instruments de protection contre le risque de taux et sont adossées soit à la dette, soit au portefeuille de placements.

En conséquence et conformément aux recommandations comptables, la RATP a opté pour la seule comptabilisation des intérêts courus sur produits dérivés.

3.2 Exposition au risque de taux

Le risque de taux relatif à la dette et aux placements est géré essentiellement en modulant les parts respectives de taux fixe et de taux variable en fonction des évolutions de marché. Cette modulation est obtenue par la mise en place ou l'annulation d'opérations d'échanges de taux d'intérêts (*swaps*) et d'opérations optionnelles.

Engagements de *swaps* au 31/12/2014 :

Engagements dérivés par maturité en M€

	31/12/14	31/12/13
Engagements de <i>swaps</i> euro adossés à la dette long terme		
Maturité > 5 ans	0	0

Engagements de *cross currency swaps* adossés à la dette long terme

	31/12/14	31/12/13
Maturité (1 an - 5 ans)	848	651
Maturité > 5 ans	0	297

Engagements de *swaps* de taux adossés aux contrats de crédit-bail

	31/12/14	31/12/13
Maturité (1 an - 5 ans)	0	1
Maturité > 5 ans	20	20

Engagements de *swaps* adossés à la dette court terme

	31/12/14	31/12/13
Maturité	0	0
Total des engagements de <i>swaps</i> en M€	868	969

Engagements dérivés par type d'adossement en M€

	31/12/14	31/12/13
A- Swaps adossés à la dette long terme		
1- Swap de variabilisation (hors currency swap)	0	0
2- Swap de fixation (hors currency swap)		
Swaps (contre taux court)	46	81
Swaps (contre taux long)	0	0
3- Autres		
Cross currency swaps	848	947
B- Swaps adossés à la dette court terme	0	0
Total des engagements de swaps en M€	894	1 028

Les tableaux ci-dessus ne prennent pas en compte le montant notionnel des *assets swaps* adossés à l'opération de *leasehold* 1999 sur laquelle il n'y a aucun risque de taux.

Rappel de la décomposition de la dette obligataire et des billets de trésorerie au 31/12/14 (en M€), hors PEE :

Avant prise en compte des instruments dérivés	Après prise en compte des instruments dérivés	
Dette obligataire	Dette obligataire	4 728
À taux fixe	À taux fixe	4 728
À taux variable	À taux variable	0
Dette courte (BT)	Dette courte (BT)	1 323
À taux fixe	À taux fixe	1 323
À taux variable	À taux variable	0

L'ensemble des opérations de couverture à fin décembre 2014 s'est traduit par un résultat financier de -4,9 M€ décomposé comme suit : -2,7 M€ imputables aux opérations en cours (portage) et -2,2 M€ d'étalement comptable de soultes et de primes.

Sensibilité de la dette à taux variable à la date du 31/12/2014 :

Pas de sensibilité à court terme :

L'en-cours de billets de trésorerie s'élève, hors plan d'épargne entreprise, à 1 323 M€. Il est placé en OPCVM monétaires, en titres de créances négociables ou en dépôt de garantie.

Valorisation du portefeuille des instruments financiers dérivés :

La valeur de marché des instruments financiers dérivés correspond aux montants qui auraient été payés (-) ou reçus (+), pour résilier ces engagements. Les valeurs de marché des produits dérivés ont été déterminées en obtenant une cotation auprès des établissements financiers contreparties de la RATP.

Produits	Valeur de marché au 31/12/14 (M€)
Swap (hors currency swaps)	2
Cross currency swap	274
Total	276

NB : La valorisation de la partie change des *cross currency swaps* se neutralise avec la valorisation de la partie change de la souche obligataire correspondante. La RATP n'est pas exposée au risque de change.

Ces instruments ne sont pas comptabilisés au bilan.

3.3 Exposition au risque de change

La RATP émet des emprunts en devises. La RATP couvre systématiquement le risque de change sur les émissions d'emprunts en devises à l'aide de *swap* de devises (*cross currency swap*).

Le tableau ci-dessous donne les instruments dérivés de change en position au 31 décembre 2014 au regard de la dette en devise couverte.

Dettes émises		Swaps de devises			
		Branches emprunteuses		Branches prêteuses	
Montants K devises	Devises	Montants K devises	Devises	Montants K devises	Devises
1 345	CHF	1 345	CHF	848	EUR

3.4 Exposition au risque de matières premières

La RATP peut couvrir ses achats futurs de gazole contre le risque de hausse du prix ainsi et/ou contre une éventuelle hausse du dollar contre l'euro.

Pour l'année 2014, aucune couverture n'a été mise en place.

4 • Notes d'information relatives au bilan et au compte de résultat Epic

Note 4.1	Tableau des immobilisations	Note 4.16b	Droit individuel de formation
Note 4.2	Tableau des amortissements	Note 4.17a	Rémunérations allouées aux membres des organes d'administration et de direction
Note 4.3	Tableau des provisions	Note 4.17b	Tableau des honoraires
Note 4.4	Tableau des stocks en valeur brute	Note 4.18	Tableau des filiales et participations
Note 4.5	Tableau des charges et produits constatés d'avance	Note 4.19	Groupements d'intérêt économique
Note 4.6	Tableau des frais d'émission d'emprunts	Note 4.20	Tableau des engagements financiers
Note 4.7	Analyse des capitaux propres	Note 4.21a	Opérations de locations / sous-locations de trains (<i>leasehold</i>)
Note 4.8	Tableau des écarts de réévaluation 1976	Note 4.21b	Opérations de crédit-bail
Note 4.9	Détail du chiffre d'affaires		
Note 4.10	Recettes affectées par nature de titre de transport		
Note 4.11	Compte de résultat de la protection sociale		
Note 4.12	Analyse du résultat exceptionnel		
Note 4.13a	État des échéances des créances à la clôture de l'exercice		
Note 4.13b	État des échéances des dettes à la clôture de l'exercice		
Note 4.13c	Endettement financier net à la clôture de l'exercice		
Note 4.14	Détail des produits à recevoir et des charges à payer		
Note 4.15	Éléments inclus dans plusieurs postes du bilan		
Note 4.16a	Effectif moyen employé pendant l'exercice		

Note 4.1 - Tableau des immobilisations au 31 décembre 2014

Situation et mouvements	Valeur brute au début de l'exercice	Augmentations	Virements de poste à poste	Diminutions	Valeur brute à la clôture de l'exercice
Immobilisations incorporelles :					
• Frais de recherche et développement	213 729	0	909	0	214 638
• Droit au bail	2 626	0	0	0	2 626
• Autres					
- Logiciels en service	404 663	0	35 091	-1 968	437 786
- Logiciels en-cours	38 501	47 017	-21 598	0	63 920
TOTAL	659 518	47 017	14 403	-1 968	718 969
Immobilisations corporelles :					
• Terrains	571 275	0	1 898	0	573 173
• Constructions	9 630 076	0	344 819	-27 877	9 947 018
• Constructions sur sol d'autrui	95 272	0	0	0	95 272
• Installations techniques, matériel et outillage industriels	5 085 349	2 807	262 837	-31 615	5 319 378
• Matériel de transport	6 564 522	21 810	846 126	-421 114	7 011 344
• Autres	203 189	0	17 475	-353	220 311
• Immobilisations corporelles en cours	2 600 977	1 533 230	-1 482 468	0	2 651 739
TOTAL	24 750 661	1 557 847	-9 314	-480 959	25 818 235
Immobilisations financières :					
• Participations	424 255	0	0	0	424 255
• Créances rattachées à des participations	0	72 179	0	-40 000	32 179
• Autres titres immobilisés	1 650	180			1 830
• Prêts (*)	71 402	6	2 959	-9 397	64 970
• Autres (dépôts et cautions) (**)	740 302	149 036	0	-113 122	776 217
TOTAL	1 237 608	221 401	2 959	-162 519	1 299 449
ENSEMBLE	26 647 788	1 826 265	8 048	-645 446	27 836 654

(*) La variation nette des prêts se décompose en :
-514 Prêts au personnel (dont intérêts courus 170 k€)
-5 918 Autres prêts
-6 432

(**) Dont dépôt concernant les opérations de *leasehold* dénoués ou en cours pour 682 272 k€ (y compris intérêts courus sur les dépôts classés en prêts hors écart de conversion associé)
Les principales mises en service concernent le matériel roulant pour 661 M€ et l'extension des lignes de métro 4 et 12 pour 80 M€.

Note 4.2 - Tableau des amortissements au 31 décembre 2014

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	33 934	7 279	0	41 213
• Droit au bail	1 374	56	0	1 429
• Autres	307 443	33 453	-1 959	338 937
TOTAL	342 751	40 788	-1 959	381 580
Immobilisations corporelles :				
• Terrains	4 136	3 304	0	7 440
• Constructions (*)	4 041 827	211 539	-21 408	4 231 958
• Constructions sur sol d'autrui	86 090	1 100	0	87 190
• Installations techniques, matériel et outillage industriels	3 591 694	217 836	-27 184	3 782 346
• Matériel de transport	3 408 914	283 078	-271 360	3 420 632
• Autres	167 582	12 023	-348	179 257
TOTAL	11 300 243	728 880	-320 300	11 708 823
• Frais d'émission des emprunts	8 190	1 499	-1 480	8 210
TOTAL	8 190	1 499	-1 480	8 210
Primes de remboursement des obligations	8 879	1 960	-1 870	8 968
ENSEMBLE	11 660 063	773 127	-325 609	12 107 581

(*) Hors dépréciation du poste pour 1 696 k€.

Part des biens affectée à la fonction assureur social

	Biens affectés à la fonction assureur
Logiciels (autres immos. incorporelles)	1 020
Constructions	5
Constructions sur sol d'autrui	0
Matériel et outillage industriels	296
Matériel de transport	0
Autres	35
	1 355

Note 4.3 - Tableau des provisions au 31 décembre 2014

Situation et mouvements	Provisions au début de l'exercice	Autres reclassements	Augmentations : dotations de l'exercice	Diminutions : reprises de l'exercice		Provisions à la fin de l'exercice
				pour utilisation	ajustement	
Provisions réglementées (provision spéciale de réévaluation)	393 223	0	0	8 558	138	384 527
TOTAL 1	393 223	0	0	8 558	138	384 527
Provisions pour risques et charges						
• Provisions pour risques						
- Provisions pour litiges (1)	26 872	0	8 280	1 849	5 865	27 438
- Provisions pour accidents de droit commun	53 310	0	19 604	9 105	11 461	52 348
- Provisions pour risques d'exploitation ou financiers	5 089	0	4 400	767	53	8 669
- Autres provisions pour risques exceptionnels	1 094	0	1 587	1 962	91	628
	86 365	0	33 871	13 684	17 469	89 084
• Provisions pour charges						
- Autres provisions pour charges (2)	138 269	2 049	33 127	24 079	199	149 167
	138 269	2 049	33 127	24 079	199	149 167
TOTAL 2	224 634	2 049	66 998	37 763	17 668	238 251
Provisions pour dépréciations						
• Immobilisations corporelles	1 805	0	0	110	0	1 696
• Immobilisations financières	31 654	0	3 346	0	495	34 505
• Stocks	42 733	0	3 652	1 026	0	45 359
• Créances clients et comptes rattachés	4 308	0	618	171	630	4 125
• Valeurs mobilières de placement	0	0	0	0	0	0
• Autres	4 190	0	1 300	0	1 226	4 264
TOTAL 3	84 689	0	8 916	1 307	2 351	89 950
ENSEMBLE	702 547	2 049	75 914	47 627	20 157	712 728
Affectations :						
Exp. : opérations d'exploitation	669 799	2 049	67 180	45 665	19 571	673 794
Fin. : opérations financières	31 654	0	3 346	0	495	34 505
Exc. : opérations exceptionnelles	1 094	0	5 387	1 962	91	4 428
	702 547	2 049	75 913	47 627	20 157	712 727

(1) Ces provisions comprennent des provisions pour litiges et contentieux à caractère commerciaux ou prud'homaux.

(2) Ces provisions comprennent principalement le provisionnement des frais de démantèlement ainsi que celui des avantages au personnel à long terme (médailles du travail, rentes maladies et accidents professionnels, cessation progressive d'activité, etc.).

Note 4.4 - Tableau des stocks en valeur brute au 31 décembre 2014

	31/12/14	31/12/13
Matières premières et consommables	205 419	196 598
Prestations de services en cours	5 518	4 546
Dépréciation	-45 359	-42 734
TOTAL	165 577	158 410

Note 4.5 - Tableau des charges et produits constatés d'avance au 31 décembre 2014

	31/12/14		31/12/13	
	Charges	Produits	Charges	Produits
Exploitation	7 998	16 792	8 625	18 873
Financier	61 160	38 968	58 241	47 413
Exceptionnel	1 300	5 983	1 517	6 745
TOTAL	70 457	61 743	68 383	73 031

Note 4.6 - Tableau des frais d'émission des emprunts au 31 décembre 2014

	Montants nets début d'exercice	Augmentations	Diminutions (dotations et régularisations)	Montants nets fin d'exercice
Frais d'émission des emprunts (1)	7 265	263	-1 499	6 029
TOTAL	7 265	263	-1 499	6 029

(1) Les frais d'émission d'emprunts sont répartis sur la durée de vie des emprunts. 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 afférentes seraient amorties en totalité.

Note 4.7 - Analyse des capitaux propres au 31 décembre 2014

	31/12/13	Augmentations	Diminutions	31/12/14
Contre valeur des immo mises à disposition	250 700			250 700
Écarts de réévaluation (1)	222 799		2 707	220 093
Dotation en capital	433 367			433 367
Réserves statutaires	184 519			184 519
Réserves provenant de la cession des biens immobiliers avant le 01/01/2010	52 255			52 255
Réserve générale	57 926			57 926
Report à nouveau	1 987 291	284 256		2 271 547
Résultat net (2)	284 256	311 100	284 256	311 100
Capitaux propres hors subventions d'investissements	3 473 113	595 356	286 963	3 781 506
Subventions d'investissement	4 286 583	622 677	147 510	4 761 750
Provisions réglementées	393 223		8 696	384 527
Capitaux propres	8 152 919	1 218 033	443 169	8 927 784

(1) Les écarts de réévaluation sont détaillés dans la Note 4.8 et concernent principalement les terrains et les écarts de la réévaluation de 1963 (base 1959).

(2) Le résultat de l'exercice 2013 a été affecté en report à nouveau.

Note 4.8 - Tableau des écarts de réévaluation au 31 décembre 2014

4.8.1 Réévaluation de 1976

Situation et mouvements	Écart à l'ouverture de l'exercice		Variation de l'écart au cours de l'exercice		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	217 616	3 389	0	2 707	217 616	6 095
• Constructions	1 192 240	799 647	-1 924	6 678	1 190 315	806 325
• Installations techniques, matériel et outillage industriels	65 509	65 477	-796	-801	64 713	64 676
• Matériel de transport	54 274	54 159	-12 062	-11 963	42 212	42 196
• Autres	506	21	0	0	506	21
	1 530 145	922 694	-14 783	-3 380	1 515 362	919 314
Immobilisations financières :						
• Participations	15	0	0	0	15	0
	15	0	0	0	15	0
TOTAL	1 530 160	922 694	-14 783	-3 380	1 515 378	919 314
					Position nette :	596 064

4.8.2 Réévaluation de 1963 (base 1959)

Écart de réévaluation	8 557
Total des écarts de réévaluation	604 621

Note 4.9 - Détail du chiffre d'affaires au 31 décembre 2014

	31/12/14	31/12/13
Recettes du trafic (hors Orlyval)	2 233 992	2 249 930
Bande Passante (partage des risques avec le Stif)	26 109	4 145
Recettes directes RATP	2 260 101	2 254 075
Bonus qualité de service	10 243	5 639
C11 - contribution aux charges d'exploitation	1 002 820	988 387
C12 - contribution aux charges d'impôts et taxes	117 412	110 009
C13 - contribution à l'écart entre l'indexation des R7 selon modalité C11 et décisions tarifaires	2 880	-18 584
C2 - contribution au financement des investissements	925 438	910 655
C4 - contribution spécifique au financement du matériel roulant	4 007	2 134
Autres produits du transport	43 516	43 702
Pénalités (offre + validation + incitations)	-9 087	-8 181
1- Produits du transport HT	4 357 330	4 287 836
2- Produits des activités annexes HT	110 909	104 263
3- Pénalités forfaitaires	27 152	24 351
4- Autres prestations de services	180 029	173 480
Chiffre d'affaires	4 675 419	4 589 930

Chiffre d'affaires déterminé conformément aux règles précisées au paragraphe 2.2.1.

Note 4.10 - Recettes voyageurs TTC au 31 décembre 2014 affectées par nature de titre de transport

	Recettes affectées en k€		
	31/12/14	en %	31/12/13
Réseaux RATP : métro, RER et autobus	2 457 392	100 %	2 407 425
• Forfaits Navigo hebdomadaires, mensuels et annuels	1 448 093	58,93 %	1 401 281
• Autres abonnements (police, émeraude, améthyste)	105 557	4,30 %	109 546
• Billets	792 642	32,26 %	782 628
• Forfaits zonaux (titres Mobilis, tickets jeunes + titres Congrès)	36 329	1,48 %	35 788
• Titres non compensés (paris-visite, orlybus, roissybus)	73 456	2,99 %	76 569
• Cartes hebdomadaires, abonnements scolaires subventionnés, pompiers, noctambus	1 315	0,04 %	1 613
RRR TTC accordés sur ventes de titres de transport	-13 580		-16 612
Services de transports et de locations TTC	1 365		2 985
Recettes TTC /abonnements longs (frais de dossier)	11 266		10 149
Recettes Orlyval TTC	27 899		27 502
Recettes voyageurs TTC exercices antérieurs	367		481
ENSEMBLE DES RÉSEAUX	2 484 709		2 431 930

Note 4.11 - Compte de résultat de la protection sociale RATP

	Résultats 2014	Résultats 2013
Risque Maladie		
• Cotisations patronales	228 563	224 717
• Remboursement CSG (ACOSS) et cot. ouv.	122 592	119 021
• Contribution de la CNSA	1 444	1 240
• Prestations en nature	-262 918	-247 792
• Prest. en espèces (ID, maintien du salaire)	-62 299	-59 588
• Prestations de l'espace santé	-11 022	-10 753
• Charges du régime spécial (y c compensation généralisée)	-1 314	-1 954
• Coût de gestion (nets)	-17 800	-18 302
Compensation bilatérale avec la CNAM :		
- Cotisations R S versées	-295 389	-288 793
- Réfaction pour frais de gestion	12 293	11 696
- Remb. prest. en nature RG	262 055	247 382
Résultat net du risque maladie	-23 793	-23 126
Risque Accident du travail		
• Cotisations patronales	31 144	29 543
• Charges du régime spécial (dont cot. au fonds AT)	-387	191
• Prestations en nature et rentes AT	-14 959	-14 726
• Prest. en espèces (maintien du salaire)	-16 263	-14 361
• Coût de gestion (nets)	-4 178	-3 925
Résultat net du risque AT	-4 642	-3 278
Risque chômage		
• Cotisations patronales	6 927	6 782
• Prestations	-6 897	-7 150
• Coût de gestion (nets)	-461	-364
Résultat net du risque chômage	-431	-732
Risque famille		
• Cotisations patronales	75 054	74 906
• Cotisations forfaitaires stagiaires	0	0
• Prestations légales	-17 376	-17 262
• Autres prestations + maintien du salaire	-137	-108
• Coût de gestion (nets)	-1 171	-1 166
Compensation bilatérale avec la CNAF :		
- Cotisations R S versées	-75 950	-76 119
- Réfaction pour frais de gestion	2 881	2 815
- Remb. prest. légales RG	17 376	17 262
Résultat net du risque famille	677	328
Résultat de la protection sociale	-28 190	-26 808

Note 4.12 - Analyse du résultat exceptionnel au 31 décembre 2014

Résultat exceptionnel	5 055
Travaux de désamiantage	-18 018
Amiante risque maladies professionnelles	-1 496
Résultat sur cessions et réformes d'immobilisations	-6 967
Opérations d'ingénierie financière (1)	2 002
Indemnités reçues des fournisseurs	25 756
Reprise de subventions sur les terrains (1/10 ^e)	2 719
Divers	1 058

(1) Cf. tableau n° 21a.

Note 4.13a - État des échéances des créances au 31 décembre 2014

Créances	Montant brut (1)	Degré de liquidité de l'actif Échéances	
		À moins 1 an	À plus 1 an
Créances de l'actif immobilisé :			
- Créances rattachées à des participations	32 179	179	32 000
- Autres titres immobilisés	1 830	0	1 830
- Prêts (2) (3)	64 970	10 165	54 805
- Autres (5)	776 217	239 984	536 232
	875 196	250 329	624 867
Créances de l'actif circulant :			
- Créances clients et comptes rattachés	94 663	94 663	0
- Créances État et autres collectivités publiques	338 985	338 985	0
- Autres	122 572	120 406	2 166
	556 220	554 054	2 166
Actif financier :			
- Valeurs mobilières de placement (4)	1 357 935	1 357 935	0
- Disponibilités	312 184	312 184	0
	1 670 119	1 670 119	0
Charges constatées d'avance	70 457	16 848	53 609
Écarts de conversion actif	47 463	17 894	29 569
TOTAL	3 219 455	2 509 244	710 211

(1) Montant brut figurant au bilan avant déduction des provisions pour dépréciation dont le montant total est de 42 542 k€..

(2) Prêts au personnel accordés en cours d'exercice : 9 k€.
Prêts au personnel récupérés en cours d'exercice : 393 k€.

(3) Les prêts accordés par la RATP à son personnel ou à des organismes de construction dans le cadre du 1 % patronal au logement sont assortis de taux d'intérêt bonifiés par rapport aux conditions du marché sur des maturités comparables.

(4) Dont intérêts courus : 3 653 k€.
Dont mise en place de cash collatéraux suite aux opérations de clôture de *leasehold* survenues en 2009 (503 722 k€).

(5) Les dépôts concernent les opérations de *leasehold* dénouées ou en-cours pour 682 273 k€

Note 4.13b - État des échéances des dettes au 31 décembre 2014

	Montant brut	Échéances		
		À moins d'un an	Plus d'1 an moins de 5 ans	À plus 5 ans
Dettes financières				
Dettes financières				
• Prêts de la Région d'Île-de-France (1) (4)	267 658	20 942	99 083	147 634
• Emprunts obligataires (1) (4)				
- sur le marché financier « zone euro »	3 550 000	200 000	650 000	2 700 000
- sur le marché financier international	847 443	148 244	500 461	198 738
- Emprunts « Tick'épargne »	328 136	328 136	0	0
• Emprunts et dettes auprès des établissements de crédits				
- Emprunts	46 094	8 056	17 564	20 474
- Banque (soldes créditeurs)	86 350	86 350	0	0
- Chèques postaux	82	82	0	0
• Emprunts et dettes financières divers (2) (5)	2 234 718	1 927 985	284 029	22 703
• Intérêts courus (3)	138 751	98 655	40 096	0
	7 499 232	2 818 450	1 591 233	3 089 549
Dettes d'exploitation				
• Dettes fournisseurs et comptes rattachés	247 226	247 226	0	0
• Dettes fiscales et sociales	659 359	659 359	0	0
• Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	412 130	412 130	0	0
• Autres dettes	169 023	145 380	23 643	0
	1 487 739	1 464 096	23 643	0
Produits constatés d'avance	61 743	21 659	29 619	10 464
Écarts de conversion passif	47 397	17 431	27 547	2 419
TOTAL	9 096 111	4 321 636	1 672 042	3 102 433

(1) Emprunts souscrits en cours d'exercice en k€ : 180 517
Emprunts remboursés en cours d'exercice en k€ : 482 956

(2) Dont :
• billets de trésorerie en k€ : 1 323 765
• billets de trésorerie « Tick'épargne » en k€ : 232 573

(3) Dont en k€ :
• intérêts courus sur prêts IDF : 276
• intérêts courus sur marché financier « zone euro » : 54 277
• intérêts courus sur marché financier international : 11 557
• intérêts courus sur emprunts « Tick'épargne » : 8 763
• intérêts courus sur Dépôts *lease* : 63 876
• intérêts courus sur Annexe de remise en garantie : 1

(4) Dont en k€ :
• emprunts à taux fixes : 4 397 443
• emprunts à taux variables : 595 794

(5) Dont emprunts contractés pour financer les sorties de *leasehold* survenues en 2009.

Note 4.13c - Endettement financier net au 31 décembre 2014

	31/12/14	31/12/13
Actif financier (A)	1 848 128	1 352 906
Prêts aux filiales (1)	32 000	
Créances dépôts <i>lease</i> (2013)	149 661	150 285
Valeurs mobilières de placement (2) (3)	850 561	566 116
Placement cash collatéraux	503 722	463 704
Disponibilités	312 184	172 801
Dettes financières (B)	6 845 106	6 591 657
Prêt de la Région Île-de-France (3)	267 658	280 698
Emprunt sur le marché financier (3)	4 397 443	4 677 843
Emprunt Tick'épargne (3) (4)	560 709	554 493
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	86 432	90 961
Billets de Trésorerie (4)	1 323 765	802 362
Collatéraux « Remise en garantie »	209 100	185 300
Endettement financier net (B-A)	4 996 978	5 238 751

(1) Financement en *back to back* par billets de trésorerie.

(2) Hors actif financiers affectés aux opérations de *lease*; voir détail dans l'annexe 21a.

(3) Hors intérêts courus.

(4) Les billets de trésorerie émis dans le cadre du financement du PEE Tick'épargne ont été reclassés en 2014 dans la ligne Emprunts Tick'épargne pour 232 573 k€. En 2013, ces billets de trésorerie s'élevaient à 217 358 k€ et étaient présentés sur la ligne Billets de trésorerie.

Note 4.14 - Détail des produits à recevoir et des charges à payer au 31 décembre 2014

		31/12/14	31/12/13
Produits à recevoir	Immobilisations financières	681	631
	Ingénierie financière	64 505	54 232
	Créances clients et comptes rattachés	21 957	26 854
	Créances État et autres collectivités publiques (1)	227 623	203 759
	Autres créances	18 549	14 238
	Valeurs mobilières de placement	3 653	1 821
	Disponibilités	0	0
	TOTAL	336 968	301 535
Charges à payer	Prêts de la Région d'Île-de-France	276	246
	Emprunts obligataires sur le marché financier français	54 277	57 973
	Emprunts obligataires s/ le marché financier international (2)	11 557	11 455
	Emprunts privés	8 763	9 219
	Ingénierie financière	63 876	54 209
	Emprunts auprès des établissements de crédit et divers	1	28
	Dettes fournisseurs et comptes rattachés	185 865	145 445
	Dettes fiscales et sociales	519 810	491 423
	Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	313 478	224 469
	Autres dettes	26 610	26 378
	TOTAL	1 184 513	1 020 845

(1) Dont subventions d'investissements appelées et non encore perçues.

(2) En CHF.

Note 4.15 - Autres éléments inclus dans plusieurs postes du bilan au 31 décembre 2014

		Situation au	
		31/12/14	31/12/13
Effets de commerce	Actif :		
	Créances clients et comptes rattachés	0	0
	TOTAL	0	0
	Passif :		
	Dettes fournisseurs et comptes rattachés	0	0
	Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	0	0
	TOTAL	0	0
Éléments relatifs aux entreprises liées (1)	Actif :		
	Immobilisations financières	475 754	444 708
	Créances clients et comptes rattachés	6 949	4 981
	Autres créances	3 354	3 354
	TOTAL	486 058	453 042
	Passif :		
	Dettes financières	0	1
	Dettes fournisseurs et comptes rattachés	9 876	18 396
	Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	0	15 600
	Autres dettes	1 603	1 803
	TOTAL	11 479	35 800

(1) Il s'agit de RATP Développement, SQYBUS, Promo Métro, Logis-Transports, SEDP, SADM, Telcité, Ixxi, RATP International, Naxos, Mobicité, SLT, Orlyval, FlexCité (77) (91) (93) (94), EM Services, Car Perrier, TP2A.

Note 4.16a - Effectif moyen employé payé par l'entreprise pendant l'année

	31/12/14	31/12/13	Variations	
			en nombre	en %
Effectif moyen employé	43 187	42 869	318	0,74 %
Répartition par catégories :				
• Cadres + maîtrises (encadrement)	11 298	11 115	183	1,65 %
• Opérateurs	31 889	31 754	135	0,43 %
Répartition par groupes statutaires :				
• Permanents	41 544	41 414	130	0,31 %
• Contractuels	1 643	1 455	188	12,92 %

Note 4.16b - Droit individuel de formation

Conformément aux dispositions de la loi n° 2004-391 du 4 mai 2004 relative à la formation professionnelle, l'entreprise accorde à ses salariés un droit individuel d'une durée de 20 heures minimum par année civile cumulable sur une durée maximale de 6 ans et au terme de ce délai et, à défaut de son utilisation, l'ensemble des droits restera plafonné à 120 heures.

Au 31 décembre 2014, les heures acquises au titre du Droit individuel de formation sont au nombre de 4 886 073 heures.

Le volume d'heures n'ayant pas fait l'objet d'une demande par les agents est de 4 866 085 heures.

Note 4.17a - Rémunérations allouées aux membres des organes d'administration et de direction pendant l'exercice 2014 en k€

	2014	2013
Administrateur	12	11
Dirigeants (total des 10 rémunérations les plus élevées)	2 422	2 387

Note 4.17b - Tableau des honoraires en k€

	PricewaterhouseCoopers	E&Y
Commissariat aux comptes	300	281
Diligences/prestations directement liées	106	
Total	406	281

Note 4.18 - Tableau des filiales et participations

Situation au 31 décembre 2014	Capital	Capitaux propres autres que le capital	Quote-part du capital détenue par la RATP %	Valeur comptable des titres détenus		Prêts et avances consentis par la RATP et non encore remboursés (1)	Cautions et avals consentis par la RATP	Chiffre d'affaires hors taxes à fin décembre 2014	Résultat prévisionnel à fin décembre 2014	Dividendes encaissés par la RATP en 2014
				Brute	Nette					
1- Filiales										
S.E.D.P. 12, avenue du Val de Fontenay - Le Périphère II 94120 Fontenay-sous-bois (SIREN 380038687)	459	1 821	100,00	457	457	3 354		9 256	245	400
RATP Développement 54, quai de la Rapée 75599 PARIS Cedex 12 (SIREN 389795006)	347 301	13 006	100,00	359 499	359 499	30 176		35 050	10 161	2 000
Logis Transports 158, rue de Bagnolet 75020 PARIS (SIREN 592025811)	40	ND	88,00	33	33	ND		ND	ND	
Promo Métro 35, boulevard Sébastopol 75001 PARIS (SIREN 712029099)	910	2 441	100,00	2 619	2 619	0		4 796	1 258	2 000
RATP International 54, quai de la Rapée 75599 PARIS Cedex 12 (SIREN 419997044)	59 721	37 042	100,00	59 721	59 721	2 003		1 343	-550	1 411
Telcité 1, avenue Montaigne 93160 Noisy-le-Grand (SIREN 411759962)	1 525	15 949	100,00	1 524	1 524	0		19 386	5 390	3 500
2- Autres participations										
Autres				400	47					35

(1) Y compris intérêts courus.
ND = données non disponibles.

Note 4.19 - Groupements d'intérêt économique

Situation au 31 décembre 2014	Quote-part participation RATP aux frais de fonctionnement
EURAILTEST 1, boulevard St Martin 75003 PARIS (SIREN 421 526 468)	10 %
COMUTITRES 14, rue Auber 75009 PARIS (SIREN 433 136 066)	61 %

Note 4.20 - Engagements financiers au 31 décembre 2014

Engagements donnés	31/12/14	31/12/13
1- Filiales et participations		
• Caution au profit de Logis-Transports	975	1 087
• Contre garantie au profit de RATP Développement	20 000	20 000
2- Associations		
• Caution au profit de l'IAPR	140	140
• Fondation RATP	550	0
3- Avantages au personnel		
• Prêt au Personnel : caution au profit de la SBE	2 202	3 188
• Personnel : cautions « Constructions individuelles »	211 245	225 715
• Indemnités de départ à la retraite	258 572	229 437
• Indemnités de décès des actifs	15 386	13 437
• Allocations décès des retraités	44 598	33 358
• Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités et ayant droit	277 099	183 065
• Taux garanti du plan épargne entreprise des retraités	5 412	14 207
• Cessation anticipée d'activité	2 838	3 013
4- Opérations financières		
• Cross currency swap adossés à la dette obligataire (a)	847 442	947 843
• Cross currency swap adossés aux dépôts	151 764	151 764
• Opérations de <i>leasehold</i> : sous-locations de trains	255 316	271 487
TOTAL	2 093 539	2 097 741
Engagements reçus		
• Cross currency swap adossé à la dette obligataire (a)	847 450	947 843
• Cross currency swap adossés aux dépôts	151 764	151 764
• Cautions bancaires	278 707	214 146
TOTAL	1 277 921	1 313 753

(a) La RATP a choisi de traiter les swaps comme des opérations classiques de prêt et d'emprunt.

Compléments d'informations relatifs aux engagements sociaux :

Le taux d'actualisation retenu pour les avantages au personnel postérieurs à l'emploi est de 1,5 % au 31 décembre 2014. Le taux utilisé au 31 décembre 2013 était de 3,25 %.

Note 4.21a - Opérations de locations / sous-locations de trains (*leasehold*)

I - Opérations de *leasehold* américain (en Milliers d'Euros)

Impacts sur la trésorerie lors de la signature des contrats (< 2002)

CONTRATS

Produits de location principale	2 994 004
Charges de sous-location	2 818 747
Profits nets RATP	175 257

Ces opérations se déroulant sur une durée variable, les profits dégagés ont en conséquence été étalés en résultat exceptionnel selon la durée du contrat.

Impacts sur le bilan au 31 décembre 2014

	31/12/13	31/12/14
Créances <i>lease</i>	886 095	799 418
Dettes <i>lease</i>	896 516	807 881
NPV restant à étaler	10 421	8 463
Variation de la NPV = impact résultat 2014		1 958

Impacts sur le résultat 2014 (en Milliers d'euros)

L'incidence sur le résultat au 31 décembre 2014 est de 1 897 k€ :

	Date de signature des contrats						TOTAL	Rappel 2013
	1997	1998	1999	2000	2001	2002		
Produits de location principale (1)	3 039	17 498		2 518		15 790	38 845	49 840
Intérêts sur les sous-loyers versés (2)	2 578	7 750		1 655		9 408	21 391	28 842
Reprise sur provision (3)	104 910	0		4 628		2 423	111 961	106 521
Intérêts prépayés	2 022	1 222				974	4 218	5 357
Charges de sous-location (4)	3 433	8 404		5 671		11 136	28 644	22 840
Autres produits <i>lease</i>	18	9		80		245	352	1 260
Autres charges <i>lease</i>							0	77 364
<i>Early Buyout Option</i>	43 196						43 196	0
Frais	58	23	5	3		170	259	529
Loyers perçus en trop	62 670						62 670	0
Provision pour coût final de résiliation (3)	3 163	17 497		2 693		16 605	39 958	88 826
Écart de change							0	0
Intérêts d'emprunts				143			143	138
Autres								292
RÉSULTAT NET	47	555	-5	371	0	929	1 897	2 415

(1) Lors de la signature des contrats, la totalité des loyers principaux est encaissée. Chaque année, la part de loyer afférente à l'exercice est enregistrée dans le résultat en contrepartie du compte de produits constatés par avance.

(2) Intérêts perçus ou à percevoir sur les sous-loyers versés aux institutions financières (dépôts).

(3) Étalement de la constitution de l'indemnité de résiliation et des loyers excédentaires de façon à étaler linéairement le résultat des contrats sur leur durée.

(4) Sous-loyers payés ou à payer par les institutions financières.

L'ensemble des charges de sous-locations, produits de location principale et des intérêts est enregistré en charges et produits exceptionnels. De même, la provision pour coût final de résiliation est comptabilisée en charges exceptionnelles.

II - Opérations de *lease* suédois

Impacts sur la trésorerie lors de la signature des contrats (<2004) (en Milliers d'euros)

Contrats

<i>Swedish lease</i> tranche 1 réalisée en 2002	620
<i>Swedish lease</i> tranche 1 réalisée en 2004	118
<i>Swedish lease</i> tranche 2 réalisée en 2004	1 444
Profits nets RATP	2 182

Impact sur le résultat 2014

	déc 14
Étalement de la NPV	125
Frais	19

Note 4.21b - Engagements de crédit-bail au 31 décembre 2014

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.

(En Milliers d'euros)

Contrat	Valeur globale	Durée	Valeur résiduelle
Terrain Voltaire	5 034	12	0
Cour de Vincennes	5 336	15	0
Philidor Maraischers	25 308	25	2 373
Bâtiment Voltaire	8 566	12	0

Immobilisations en crédit-bail

Postes du bilan	Coût d'entrée	Dotations aux amortissements		Valeur nette
		de l'exercice (1)	cumulées (1)	
Terrains	5 034			5 034
Constructions	39 210	1 365	19 494	19 716
Installations, matériel et outillage				
Autres immobilisations corporelles	141	33	50	91
Immobilisations en cours				
TOTAL	44 385	1 398	19 544	24 841

(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	+ 1 an à 5 ans	+ 5 ans	
Terrains	515	3 103	514	2 049	510	0
Constructions	3 370	34 556	3 379	12 077	18 100	2 373
Installations, matériel et outillage						
Autres immobilisations corporelles	33	50	37	53	1	1
Immobilisations en cours						
TOTAL	3 918	37 708	3 931	14 179	18 611	2 374

5 • comptes dissociés OT et GI

Aux termes de la loi du 3 juin 2010 sur le Grand Paris intégrée par ordonnance au code des transports du 28 octobre 2010, la RATP tient, depuis le 1^{er} janvier 2012, des comptabilités séparées pour ses activités de gestionnaire des infrastructures métro et RER et d'exploitant de services de transport public voyageurs. Des bilans et des comptes de résultat sont ainsi publiés pour chacune de ces activités en annexe des comptes sociaux. Sont précisés ci-après, le périmètre de chacune des activités, les règles d'imputation des postes d'actifs et passifs et de charges et produits, et les principes fondateurs des relations financières entre ces activités.

5.1 Périmètres

5.1.1 GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURES MÉTRO ET RER

La loi relative à l'Organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF) du 8 décembre 2009 reconnaît la RATP en tant que Gestionnaire de l'infrastructure du réseau ferré affecté aux transports publics urbains de voyageurs en Île-de-France, dans la limite des compétences reconnues à Réseaux ferrés de France.

Ainsi, la RATP a principalement la responsabilité :

- de l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure métro et RER, garantissant à tout moment le maintien des conditions de sécurité, d'interopérabilité et de continuité du service public ;
- de la gestion des systèmes de contrôle, de régulation et de sécurité des lignes et des réseaux ferroviaires d'Île-de-France ;
- de l'adaptation des lignes, ouvrages et installations dont elle assure la gestion technique, en prenant en compte les besoins des utilisateurs en favorisant leur interopérabilité.

Pour isoler cette activité, la RATP a créé un département distinct dans l'entreprise : Gestion des infrastructures. Ce département regroupait 1 868 salariés au 1^{er} janvier 2012. Il réfère directement au président-directeur général.

Les fonctions support utilisées par cette activité ne sont pas comprises dans son périmètre.

5.1.2 EXPLOITANT DE SERVICES DE TRANSPORT PUBLIC VOYAGEURS

Le périmètre de l'activité d'Opérateur de transport public voyageurs est constitué des activités non rattachées légalement au Gestionnaire d'infrastructures.

Cette activité regroupe 18 départements qui réfèrent chacun aux directeurs membres du Comité Exécutif, chacun en charge de l'un des pôles suivants :

- opérations de transport et de maintenance ;
- services, relation clients, espaces ;
- projets, ingénierie et investissements ;
- performance économique et financière ;
- stratégie et coordination ;
- communication et marque ;
- gestion et innovation sociale.

Les fonctions support sont intégrées dans le périmètre de cette activité, y compris pour le support apporté au Gestionnaire d'infrastructures qui fait, par conséquent, l'objet de conventions de cessions internes.

Les participations financières dans les filiales sont rattachées également à cette activité.

5.2 Règles d'imputation

Pour l'établissement des bilans comme des comptes de résultats, 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 des cessions, les principes de leur valorisation et de leur facturation.

5.2.1 BILANS

5.2.1.1 Actif immobilisé, subventions d'investissement, réévaluations légales de 1976

Les actifs immobilisés corporels et incorporels sont imputés directement conformément aux périmètres définis pour chacune des deux activités.

Tableau de synthèse de la répartition des principaux types de biens :

Biens	OT	GI
Lignes, ateliers de maintenance, postes de redressement tramway	X	
Lignes, ateliers de maintenance, postes de redressement métro		X
Lignes, ateliers de maintenance, postes de redressement RER		X
Postes de commandes centralisées		X
Centres bus	X	
Lignes de bus en site propre	X	
Gares routières	X	
Bâtiments administratifs	X	
Bâtiments sociaux	X	
Plateformes logistiques	X	
Ateliers de maintenance des infrastructures ferroviaires et attachements techniques		X
Matériel roulant voyageurs	X	
Matériel d'entretien des matériels roulant voyageurs	X	
Véhicules de maintenance métro et RER		X
Véhicules de maintenance tramway	X	

Les subventions d'investissements, écarts de réévaluation et provisions spéciales de réévaluation ont suivi l'affectation de l'actif auquel ils sont rattachés.

Les projets en cours relatifs à la construction d'extensions du réseau de transport sont portés au sein de l'Epic RATP qui en a la charge par l'activité d'Opérateur de transport public voyageurs, étant donné que le Gestionnaire d'infrastructures n'a pas été doté par les textes législatifs et réglementaires le régissant de la mission de construire de nouveaux réseaux. Ces extensions de réseaux, lorsqu'il s'agit de métro et RER, une fois construites et réceptionnées conformes, sont transférées au patrimoine du Gestionnaire d'infrastructures pour la part des biens qui relève de sa compétence. À la date de clôture des comptes, ces projets représentent un montant de 14,7 M€ net de subventions d'investissements.

5.2.1.2 Provisions pour risques et charges

Les provisions pour risques et charges sont affectées, dossier par dossier, à l'activité concernée par le risque. Lorsqu'un dossier couvre un risque transversal aux deux activités, une clé de répartition est déterminée.

5.2.1.3 Actif et passif circulant (ou besoin en fonds de roulement)

Le principe d'imputation directe est également applicable aux postes d'actif et de passif circulant tels que les stocks, les créances clients, les dettes fournisseurs, les postes de TVA, les dettes au personnel, les charges à payer, etc.

5.2.1.4 Capitaux propres et endettement net

Le partage du solde entre endettement net et capitaux propres a été réévalué au 1^{er} janvier 2012 en fonction d'un niveau convenu de ratio « endettement net / capitaux propres » (*gearing*) différent pour le GI et pour l'OT. Ces niveaux ont été arrêtés en cohérence avec des *gearing* visés à long terme et qui soient compatibles avec les valeurs de marché observées pour chacun des deux métiers.

		OT	GI	Epic
Actif net préalablement affecté	A	3,835	3,941	7,776
Soit en %		49 %	51 %	100 %
Endettement net	B	-2,272	-2,815	-5,087
Soit en %		45 %	55 %	100 %
Capitaux propres (1)	C	-1,563	-1,126	-2,689
Soit en %		58 %	42 %	100 %
Équilibre du bilan	A+B+C	0	0	0
Endettement net / Capitaux propres	B/C	1,5	2,5	1,9

(1) Il s'agit des capitaux propres hors subventions d'investissements et réévaluations légales de 1976 déjà affectés simultanément à l'affectation des immobilisations.

5.2.2 COMPTES DE RÉSULTAT

À compter du 1^{er} janvier 2012, chacune des activités comptabilise ses flux dans chacune des deux comptabilités dissociées mises en place et tenues à cet effet dès cette date au sein de l'Epic RATP.

Les principes retenus sont les suivants :

- imputation directe des charges ou des produits à chaque fois que c'est possible ;
- lorsqu'une charge ou un produit concerne les deux activités, il est imputé à l'activité principalement concernée, puis une cession interne est opérée sur la base d'une convention ;
- les recettes des voyageurs sont rattachées en totalité à l'activité Opérateur de transport ;
- les contributions du Stif sont facturées en totalité au Stif par l'Opérateur de transport conformément au contrat de service valant aussi convention financière conclu avec l'Autorité organisatrice des transports en Île-de-France. Puis, la part revenant au Gestionnaire d'infrastructures fait l'objet d'une cession interne pour le montant défini au contrat Stif (l'Opérateur de transport a nécessairement recours au Gestionnaire d'infrastructures pour atteindre ses objectifs de performance et remplir ses obligations de service public) ;

- les charges financières sont comptabilisées *ab initio* en totalité chez l'Opérateur de transport, puis la part relative au Gestionnaire d'infrastructures fait l'objet d'une cession interne. Le montant refacturé correspond au coût de l'endettement net du Gestionnaire d'infrastructures, en considérant qu'il est proportionnellement identique à celui de l'Opérateur de transport.

5.3 Conventions de cessions internes

La loi du 3 juin 2010 stipule : « Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre chacune des activités est strictement interdite ». Afin de garantir ce principe d'étanchéité, les relations financières entre les deux activités dissociées sont régies depuis 2012 par une soixantaine de conventions retraçant tous les flux.

Au 31 décembre 2013, un complément de rémunération a été attribué au GI pour les trois raisons suivantes :

1- Suite à des transferts d'activités de l'OT vers le GI opérés en 2013, les charges sont désormais imputées directement dans les comptes du GI, la rémunération liée à ces activités a été transférée en cohérence de l'OT vers le GI pour 0,75 M€. Ces transferts sont marginaux ;

2- Afin de corriger des erreurs d'estimations dans la répartition de la rémunération initiale entre les deux établissements (taxes, intéressement, services centraux) pour 5,5 M€ ;

3- Lors de la mise en place de la séparation comptable, de manière transitoire, l'opérateur de transport a conservé le suivi opérationnel des projets en cours au 1^{er} janvier 2012 relatifs à la construction d'extensions du réseau de transport (cf. 5.2.1.1). Les charges d'exploitation de ces opérations ont été maintenues dans le compte de résultat de l'OT qui s'est donc vu octroyer la rémunération du Stif correspondant à son niveau initial de 2012 sur toute la durée du contrat Stif 2012-2015.

Cependant, ces charges au sein de l'OT sont en phase dégressive (fin des projets) et, parallèlement, les charges relatives aux opérations initiées à compter du 1^{er} janvier 2012 sont supportées par le département GI. Aucune rémunération n'a été prévue initialement pour ces charges. Leur évolution est conforme à la maquette du contrat Stif qui prévoyait une relative stabilité annuelle des opérations d'investissements du GI. À compter de 2013, il convient désormais d'affecter au GI la rémunération initiale permettant la couverture des charges d'exploitation liées aux opérations d'extension de réseaux.

Pour ce faire, il est donc acté d'une part, de transférer au GI la rémunération initiale concernant l'ensemble de ces opérations pour 19 M€ et d'autre part, de refacturer les charges d'exploitation liées aux investissements supportées par l'OT.

Ces méthodes ont été maintenues en 2014.

Depuis le 1^{er} janvier 2014, le département ING au sein de l'Opérateur de transport refacture ses prestations à ses clients internes (départements de l'OT et établissement GI) en coût complet.

Au 31 décembre 2014, un complément de rémunération a été attribué au GI pour 10 M€ afin de faire face à cette charge complémentaire.

5.3.1 STRUCTURE DES CONVENTIONS

Ces conventions comportent :

- un volet métier : description des prestations ou des missions confiées à l'autre activité, des objectifs de performance technique et des indicateurs opérationnels associés ;
- des conditions économiques : valorisation de la convention, modalités de facturation, principe de revoyure éventuelle de la convention ;
- des modalités de gestion de la convention : *reporting*, révision de la convention, cas de litiges.

Les conventions couvrent une durée de 5 ans, mais sont revues chaque fin d'année, notamment pour réactualiser l'engagement pour l'année suivante.

5.3.2 TYPOLOGIE DES CONVENTIONS

Les conventions sont de 3 types :

1- Prestations correspondant à la mise à disposition par le Gestionnaire d'infrastructures à l'Opérateur de transport, des installations et des équipements métro et RER dont il a la gestion et qui sont inscrits à son patrimoine.

2- Prestations nécessaires à l'accomplissement des missions propres à chacune des activités et qui ne sont pas réalisées en leur sein (exemples : maintenance et conduite des trains de travaux du Gestionnaire d'infrastructures réalisées par l'Opérateur de transport, maintenance de certaines installations du tramway appartenant à l'Opérateur de transport réalisée par le Gestionnaire d'infrastructures).

3- Prestations de frais de siège comportant la refacturation au Gestionnaire d'infrastructures du coût des locaux tertiaires appartenant à l'Opérateur de transport et des fonctions support qui ont été maintenues dans le périmètre de l'Opérateur de transport (contrôle de gestion et finances, ressources humaines, juridique, etc.).

5.3.3 VALORISATION DES CONVENTIONS

S'agissant de relations au sein d'une même entité juridique, les cessions internes sont pratiquées hors taxes (TVA).

5.3.3.1 Conventions de type 1

La valorisation de ces conventions est inscrite au contrat Stif, l'Opérateur de transport étant dans l'obligation de recourir au Gestionnaire d'infrastructures pour bénéficier des installations et équipements métro et RER. Le chiffrage de la prestation fournie a été déterminé en conformité avec les objectifs financiers visés dans la maquette financière prévisionnelle du Gestionnaire d'infrastructures.

5.3.3.2 Conventions de type 2

La valorisation de ces conventions, en vertu du principe d'interdiction de subventions croisées, est réalisée au coût de revient réel complet sans marge.

En cours d'exercice, ces cessions internes sont abonnées mensuellement sur une base budgétaire ; en cas d'écart significatif budget / réel, une correction est apportée dans les comptes semestriels et annuels.

La méthode de valorisation est définie par le département Contrôle de gestion finances de la RATP, puis déclinée dans chacun des départements de l'entreprise pour les conventions dont il est signataire en tant que fournisseur. La convention est signée des 2 parties (le département de l'Opérateur de transport concerné et le Gestionnaire d'infrastructures) après accord sur la prestation et les modalités de fixation des prix.

Le coût est constitué :

- des coûts directs affectés à la prestation ;
- des coûts indirects de l'unité locale et du département auquel elle appartient, exprimés sous la forme d'un taux ; ce taux et l'assiette à laquelle il s'applique sont validés chaque année par le département Contrôle de gestion finances ;
- des coûts de structure d'entreprise (facturés par le biais des conventions dites « de type 3 »).

5.3.3.3 Conventions de type 3

Le coût des locaux tertiaires comprend :

- le loyer (pour les locaux loués à des tiers) ou les amortissements (pour les locaux en propriété) ;
- les charges immobilières.

Le coût est affecté à chaque activité au prorata des surfaces occupées.

Le coût des fonctions support est affecté selon les départements et unités locales « support » soit directement lorsque le coût est sans équivoque attribuable à l'activité bénéficiaire, soit par l'utilisation d'une clé de répartition entre les deux activités bénéficiaires validée par le département Contrôle de gestion finances. L'ensemble des charges nettes de produits du département, y compris coûts des locaux et conventions de type 2, en constitue l'assiette.

5.4 États financiers des activités de l'opérateur et de gestionnaire d'infrastructure

5.4.1 ÉTATS FINANCIERS : BILAN ACTIF

(en milliers d'euros)	Opérateur de transport		Gestionnaire d'infrastructure		Epic	
Actif	31/12/14	31/12/13	31/12/14	31/12/13	31/12/14	31/12/13
Immobilisations incorporelles	330 873	310 163	6 517	6 605	337 389	316 767
• Frais de recherche et développement	173 424	179 795	0	0	173 424	179 795
• Droit au bail	1 197	1 252	0	0	1 197	1 252
• Autres	95 106	93 352	3 743	3 867	98 849	97 220
• En cours	61 146	35 764	2 774	2 737	63 920	38 501
Immobilisations corporelles	7 098 444	6 606 622	7 009 273	6 841 991	14 107 717	13 448 613
• Terrains	319 725	323 662	246 008	243 476	565 733	567 139
• Constructions	1 048 767	952 416	4 672 681	4 643 211	5 721 448	5 595 628
• Installations techniques, matériel et outillage industriel	283 014	262 632	1 254 018	1 231 023	1 537 032	1 493 655
• Matériel de transport	3 552 425	3 114 695	38 286	40 913	3 590 711	3 155 608
• Autres	35 631	30 329	5 423	5 277	41 054	35 607
• En cours, avances et acomptes	1 858 881	1 922 887	792 857	678 090	2 651 739	2 600 977
Immobilisations financières	1 264 860	1 205 827	85	128	1 264 945	1 205 955
• Participations	423 902	423 902	0	0	423 902	423 902
• Créances rattachées à des participations	32 179	0	0	0	32 179	0
• Autres titres immobilisés	1 388	1 159	0	0	1 388	1 159
• Prêts	64 798	71 216	85	128	64 883	71 344
• Autres	742 593	709 550	0	0	742 593	709 550
Actif immobilisé (I)	8 694 177	8 122 612	7 015 875	6 848 723	15 710 052	14 971 335
Stocks et en-cours	139 727	133 633	25 850	24 777	165 577	158 410
Avances et acomptes versés sur commande	42 389	38 558	0	0	42 389	38 558
Créances	1 289 137	1 394 349	66 368	53 063	1 347 248	1 447 277
• Créances clients et comptes rattachés	88 191	110 667	2 347	3 162	90 538	113 830
• Créances État et autres collectivités publiques	283 415	292 538	63 674	48 730	338 985	341 268
• Autres	118 114	105 049	347	1 170	118 308	106 085
• Créances <i>lease</i>	799 418	886 095			799 418	886 095
Actif financier	1 685 432	1 223 069	742	84	1 670 119	1 204 442
Valeurs mobilières de placement	1 357 935	1 031 641	0	0	1 357 935	1 031 641
Disponibilités (1)	327 497	191 428	742	84	312 184	172 801
Charges constatées d'avance	70 454	68 383	3	0	70 457	68 383
Actif circulant (II)	3 227 140	2 857 991	92 963	77 924	3 295 791	3 293 132
Frais d'émission d'emprunts (III)	6 029	7 265	0	0	6 029	7 265
Primes de remboursement des obligations (IV)	12 573	14 533	0	0	12 573	14 533
Écarts de conversion actif (V)	47 463	19 783	0	0	47 463	19 783
Total général (I + II + III + IV + V)	11 987 382	11 022 185	7 108 838	6 926 647	19 071 908	17 929 987

(1) Selon le niveau d'analyse (par établissement ou bien au niveau Epic), le classement comptable d'une entité bancaire peut-être au niveau de l'actif ou du passif.

5.4.2 ÉTATS FINANCIERS : BILAN PASSIF

(en milliers d'euros) Passif	Opérateur de transport		Gestionnaire d'infrastructure		Epic	
	31/12/14	31/12/13	31/12/14	31/12/13	31/12/14	31/12/13
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition	250 700	250 700			250 700	250 700
Écarts de réévaluation	69 670	72 377	150 422	150 422	220 093	222 799
Dotation en capital	433 367	433 367	0	0	433 367	433 367
Réserves	294 699	294 699	0	0	294 699	294 699
• Réserve provenant de la cession de biens mis à disposition par le Stif et désaffectés (remploi)	184 519	184 519			184 519	184 519
• Réserve provenant de la cession de biens mis à disposition par l'État et désaffectés	136	136			136	136
• Réserve provenant de la cession de biens créés par la Régie et désaffectés (réinvestissement)	52 119	52 119			52 119	52 119
• Réserve générale	57 926	57 926			57 926	57 926
GI-OT Transfert des capitaux propres au 01/01/2012	-1 125 661	-1 125 661	1 125 661	1 125 661	0	0
Report à nouveau	2 121 717	1 904 024	149 829	83 267	2 271 547	1 987 291
Résultat de l'exercice (excédent ou perte)	231 612	217 693	79 488	66 563	311 100	284 256
Provisions réglementées	3 561	3 831	380 967	389 392	384 527	393 223
Capitaux propres hors subventions d'investissements	2 279 666	2 051 031	1 886 367	1 815 305	4 166 033	3 866 336
Subventions d'investissement	2 466 855	2 041 823	2 294 895	2 244 759	4 761 750	4 286 583
Capitaux propres (I)	4 746 522	4 092 855	4 181 262	4 060 064	8 927 784	8 152 919
Provisions pour risques	87 251	84 127	1 833	2 238	89 084	86 366
Provisions pour charges	142 820	134 606	6 348	3 662	149 167	138 268
Provisions pour risques et charges (II)	230 070	218 734	8 181	5 900	238 251	224 634
Dettes financières	4 748 688	4 514 602	2 766 600	2 724 952	7 499 232	7 220 843
• Prêts de la Région d'Île-de-France	267 658	280 698	0	0	267 658	280 698
• Emprunts obligataires	4 725 579	5 014 978	0	0	4 725 579	5 014 978
• GI-OT Transfert de la dette au 01/01/2012	-2 815 000	-2 815 000	2 815 000	2 815 000	0	0
• Emprunts et dettes à des établissements de crédit (soldes créditeurs de banques) (1)	100 410	128 837	48 172	35 375	132 527	145 501
• GI-OT Endettement cessions internes	96 572	125 423	-96 572	-125 423	0	0
• Emprunts et dettes financières divers	2 234 718	1 646 537	0	0	2 234 718	1 646 537
• Intérêts courus non échus	138 751	133 129	0	0	138 751	133 129
Avances et acomptes reçus sur commandes en-cours	1 631	1 345	250	0	1 881	1 345
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	228 028	212 338	19 199	18 019	247 226	230 357
Dettes fiscales et sociales	637 295	548 422	30 321	29 475	659 359	577 763
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	309 356	292 932	102 775	87 904	412 130	380 837
Autres dettes	168 772	151 679	251	333	169 023	152 012
Dettes lease	807 881	896 516	0	0	807 881	896 516
Produits constatés d'avance	61 743	73 031	0	0	61 743	73 031
Dettes (III)	6 963 392	6 690 865	2 919 146	2 860 683	9 858 476	9 532 703
Écarts de conversion passif (IV)	47 397	19 731	0	0	47 397	19 731
Total général (I + II + III + IV)	11 987 382	11 022 185	7 108 838	6 926 647	19 071 908	17 929 987

(1) Selon le niveau d'analyse (par établissement ou bien au niveau Epic), le classement comptable d'une entité bancaire peut-être au niveau de l'actif ou du passif.

5.4.3 ÉTATS FINANCIERS : COMPTE DE RÉSULTAT

Compte de résultat	Opérateur de transport	Gestionnaire d'infrastructure	Neutralisation des opérations inter-établissements	Epic
PRODUITS D'EXPLOITATION	5 183 767	959 581	-973 228	5 170 120
Chiffre d'affaires	4 875 263	773 384	-973 228	4 675 419
• Produits du transport (prestations de service)	4 357 330	0		4 357 330
	203 646	769 582	-973 228	
• Produits des activités annexes	138 060	0		138 060
• Prestations de services autres que les produits de transport	170 181	3 802		173 983
• Ventes de produits résiduels	6 046	0		6 046
Produits divers	230 894	113 728		344 623
• Production stockée	824	148		972
• Production immobilisée	88 941	107 887		196 828
• Reprises sur provisions et transferts de charges	90 732	3 800		94 531
• Subventions d'exploitation	900	0		900
• Autres produits	49 498	1 894		51 392
Produits en atténuation des charges d'amortissements	77 610	72 469		150 079
• Reprise sur provisions spéciales de réévaluation	2 976	8 288		11 264
• Quote-part des subventions d'investissement virée au compte de résultat de l'exercice	74 634	64 181		138 814
CHARGES D'EXPLOITATION	4 832 868	756 960	-973 228	4 616 601
Consommations en provenance de tiers	1 670 046	273 493	-973 228	970 311
• Énergie	200 320	1 120		201 440
• Énergie électrique	94 355	591		94 946
• Carburants	94 079	60		94 139
• Chauffage	11 886	469		12 355
• Frais relatifs aux lignes affrétées	28 952			28 952
• Charges de circulation SNCF	20 253			20 253
• Matières et autres charges externes	1 420 521	272 373	-973 228	719 666
• Matières et fournitures diverses	164 170	24 060		188 230
• Autres charges externes	1 256 351	248 313	-973 228	531 436
Impôts, taxes et versements assimilés	173 867	51 862		225 729
Charges de personnel	2 433 071	121 200		2 554 271
• Salaires et traitements	1 694 469	85 678		1 780 147
• Charges sociales	710 413	35 522		745 935
• Résultat des régimes spéciaux	28 190			28 190
Dotations aux amortissements et aux provisions	527 148	309 854		837 002
• Sur immobilisations - dotations aux amortissements	461 470	308 351		769 821
• Sur immobilisations - dotations aux provisions	0	0		0
• Sur actif circulant - dotations aux provisions	5 532	38		5 570
• Pour risques et charges - dotations aux provisions	60 145	1 465		61 611
Autres charges	28 737	552		29 288

Compte de résultat	Opérateur de transport	Gestionnaire d'infrastructure	Neutralisation des opérations inter-établissements	Epic
RÉSULTAT D'EXPLOITATION (I)	350 899	202 621		553 520
Produits financiers	230 228	0	-108 520	121 706
• De participation	9 346	0		9 346
• D'autres valeurs mobilières et créances de l'actif immobilisé	262	0		260
• Autres intérêts et produits assimilés	101 698	0		101 698
	108 520	0	-108 520	
• Reprises sur provisions et transferts de charges	495	0		495
• Différences positives de change	8 608	0		8 608
• Produits nets sur ces de valeurs mobilières de placement	1 298	0		1 298
Charges financières	320 759	108 522	-108 520	320 759
• Intérêts et charges assimilées	307 302	2		307 302
		108 520	-108 520	
• Dotations aux amortissements et aux provisions	5 306	0		5 306
• Différences négatives de changes	8 151	0		8 151
• Charges nettes sur cessions de valeurs mobilières de placement	0	0		0
Résultat financier (II)	-90 531	-108 522		-199 053
Résultat courant (I + II)	260 368	94 099		354 467
Produits exceptionnels	222 663	8 082	-5 803	224 943
• Sur opérations de gestion	26 863	75		26 938
• Sur opérations en capital	181 552	2 121		183 673
• Produit <i>lease</i>	1 897			1 897
• Autres produits exceptionnels	6 251	5 748	-5 803	6 197
• Reprises sur provisions et transferts de charges	6 100	137		6 238
Charges exceptionnelles	205 122	20 569	-5 803	219 888
• Sur opérations de gestion	2 063	23		2 086
• Autres charges exceptionnelles	201 473	16 746	-5 803	212 416
• Dotations aux amortissements et aux provisions	1 587	3 800		5 387
Résultat exceptionnel	17 541	-12 487		5 054
Participation des salariés aux résultats	46 297	2 125		48 421
Impôts sur les bénéfices	0	0		0
Total produits	5 636 658	967 663	-1 087 551	5 516 769
Total charges	5 405 046	888 175	-1 087 551	5 205 669
Résultat	231 612	79 488		311 100

6 • Événements postérieurs à la clôture

Néant.

CONCEPTION GRAPHIQUE ET RÉALISATION



IMPRESSION

Newworks

Imprimé sur papier Cocoon Offset, 100% recyclé
des papeteries Arjowiggins Graphic, distribué par Antalis.
Mai 2015.

En pratique

Le rapport financier & RSE est également disponible sur le site
Internet du groupe RATP.





Direction de la communication
54 quai de la Rapée
75599 Paris Cedex 12

www.ratp.fr