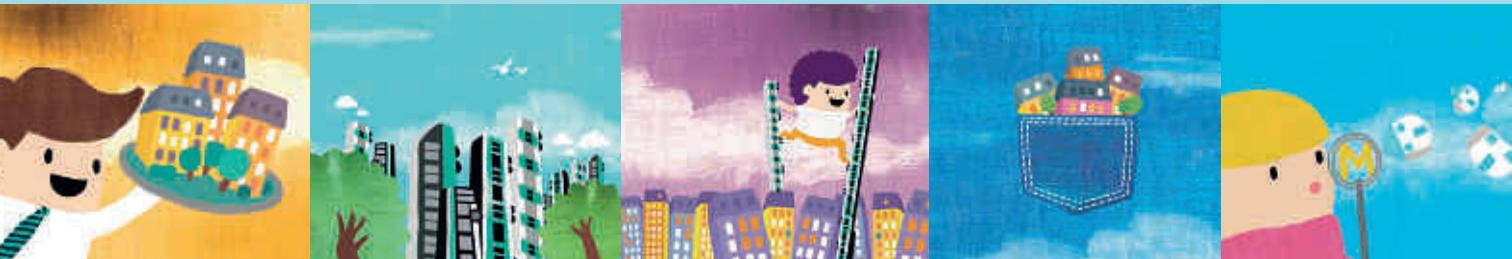


2015

RAPPORT
FINANCIER
ET 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.

La présidente-directrice générale
Élisabeth Borne

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'E. Borne', written in a cursive style.

Le directeur financier
Alain Le Duc

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'A. Le Duc', written in a cursive style.

SOMMAIRE

RAPPORT DE GESTION



Résultats financiers **4**

Informations sociales, environnementales et sociétales **11**

Note méthodologique relative au *reporting* extra-financier **34**

Rapport de l'un des commissaires aux comptes **36**

RAPPORT DE LA PRÉSIDENTE



Le Conseil d'administration **39**

La maîtrise des risques et les fonctions de contrôle interne et d'audit **43**

Les procédures internes relatives au contrôle comptable et financier **52**

Annexes **55**

Rapport des commissaires aux comptes **61**

COMPTES CONSOLIDÉS



Rapport des commissaires aux comptes **63**

État du résultat global **64**

Bilan consolidé **65**

Tableau des flux de trésorerie **66**

Tableau de variation des capitaux propres **67**

Notes annexes **68**

COMPTES SOCIAUX



Rapport des commissaires aux comptes **121**

Bilan **122**

Compte de résultat **124**

Annexe aux comptes sociaux **126**

RAPPORT DE GESTION



Résultats financiers 4

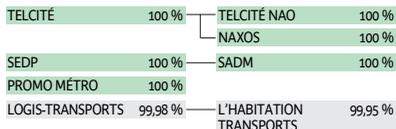
Informations sociales,
environnementales
et sociétales 11

Note méthodologique
relative au *reporting*
extra-financier 34

Rapport de l'un
des commissaires
aux comptes 36

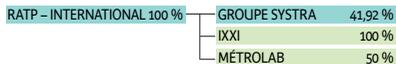
ORGANIGRAMME DU GROUPE RATP – 31 DÉCEMBRE 2015

VALORISATION DES ESPACES RATP

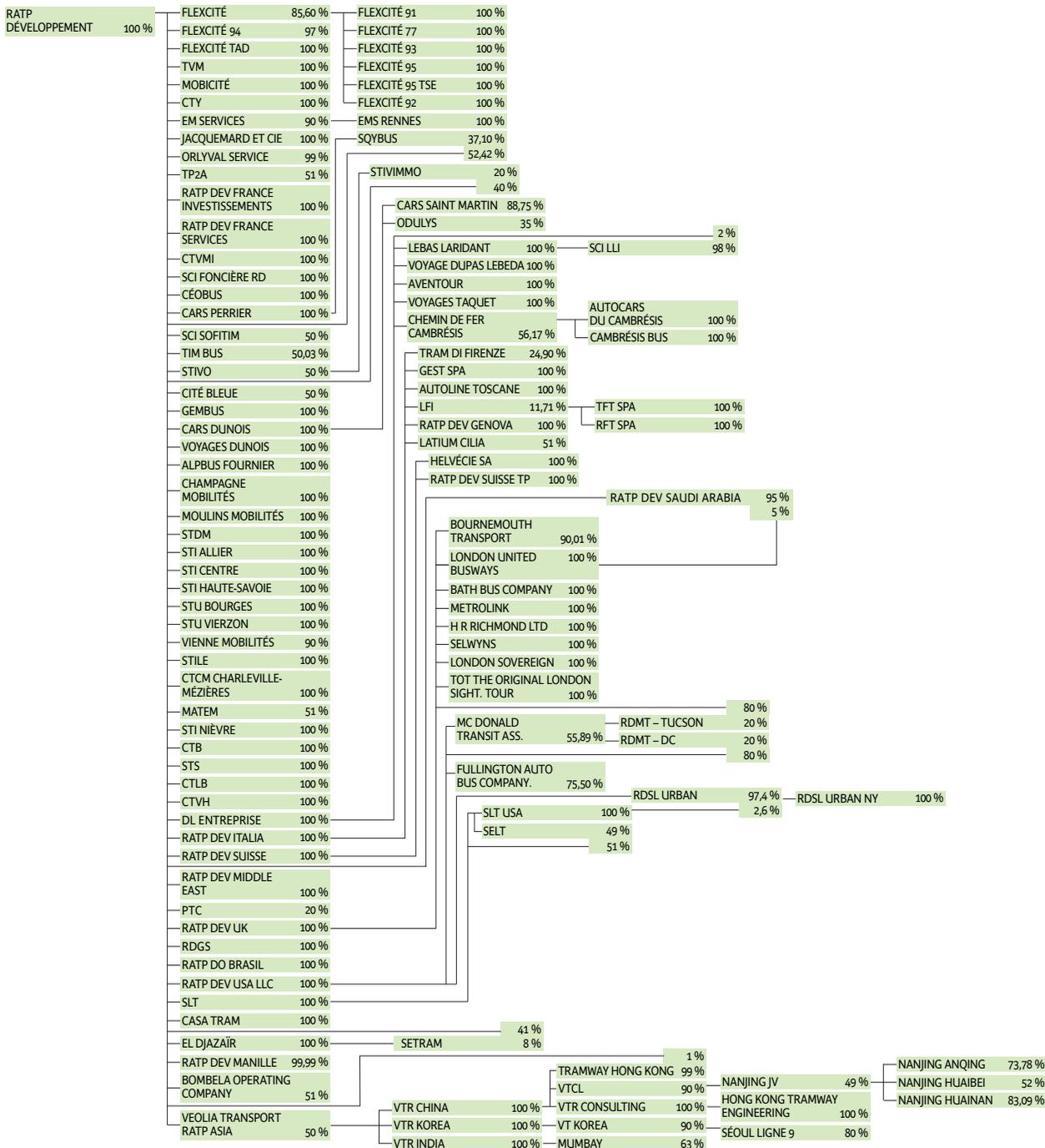


PÔLE VALORISATION DES ESPACES
 PÔLE INGÉNIERIE
 PÔLE TRANSPORT
 FILIALES NON CONSOLIDÉES

INGÉNIERIE



RATP DÉVELOPPEMENT
 TRANSPORT



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 2015

1.1 POUR LE TRANSPORT

LA RATP (analyse des comptes sociaux de la RATP)

Le chiffre d'affaires de la RATP est en progression de + 1,4 % par rapport à 2014. L'accroissement de l'offre de service représente + 32 M€, soit + 0,7 %. L'indice d'actualisation de la rémunération de la RATP (indice Stif) est très bas à + 0,12 % (+ 4 M€).

L'EBE est quasiment stable par rapport à 2014 (+ 2 M€). Malgré une conjoncture économique difficile, le résultat d'exploitation est préservé.

Le résultat net récurrent s'élève à 347 M€ en 2015, contre 285 M€ en 2014, soit une hausse de 62 M€. Il bénéficie d'une baisse significative des frais financiers (+ 31 M€) compte tenu de la baisse des taux long terme et de l'encours moyen de la dette nette ainsi que d'une variation favorable des dotations nettes aux provisions (+ 25 M€). Compte tenu des facteurs non récurrents 2015 (apport partiel d'actif Logis-Transports pour + 31 M€, cession Voltaire pour + 9 M€, cession Nogent pour + 12 M€, reversement exceptionnel au Stif pour clôture du contrat 2012-2015 (- 40 M€), supplément d'intéressement au titre de 2015 (- 10 M€ y compris forfait social) et indemnités versées par des fournisseurs pour + 6 M€) et de ceux de 2014 (indemnités versées par des fournisseurs pour + 26 M€), le résultat net 2015 atteint 355 M€ et augmente de + 44 M€.

La capacité d'autofinancement récurrente s'élève à 968 M€ en 2015, contre 930 M€ en 2014, soit une hausse de + 38 M€. Compte tenu des facteurs non récurrents (indemnités fournisseurs, reversement au Stif, supplément d'intéressement), elle atteint 924 M€, contre 956 M€ en 2014, soit une baisse de 32 M€.

LES AUTRES ÉVOLUTIONS EN FRANCE

Un niveau d'activité en progression par rapport au 31 décembre 2014 grâce aux éléments suivants :

- en exploitation dans le cadre d'un contrat provisoire depuis le 1^{er} janvier 2015, le Groupe exploite désormais dans le cadre d'un

contrat définitif le réseau Transvilles de Valenciennes (contrat d'une durée de sept ans 2016-2022) ;

- l'exploitation depuis le 1^{er} janvier 2015 du réseau de bus Ondéa, de la communauté d'agglomération du Lac du Bourget autour d'Aix-les-Bains ;
- la montée à 100 % dans l'Open Tour Paris, en juin, en renfort des positions acquises ou développées en 2014 sur ce segment du *sightseeing* ;
- l'acquisition du groupe Dupas Lebeda, en août, qui a réalisé 33 M€ en 2014 de chiffre d'affaires dans le Nord-Pas-de-Calais, la Somme et l'Aisne ;
- aux gains de positions :
 - la communauté d'agglomération du Pays de Laon, autorité organisatrice du réseau de transport de Laon (Nord-Pas-de-Calais-Picardie), a confié à RATP Dev le contrat pour l'exploitation du réseau TUL (contrat d'une durée de sept ans à compter du 1^{er} janvier 2016),
 - la communauté de communes d'Épernay (Pays de Champagne) a confié à RATP Dev l'exploitation du réseau Mouvéo pour une durée de huit ans,
 - la filiale STDM a gagné l'exploitation de la ligne de bus express entre Paris et l'aéroport de Châlons-Vatry, premier aéroport de la région Champagne-Ardenne, pour assurer le transfert de passagers de lignes *low-cost* ;
- aux positions renouvelées :
 - l'exploitation et la maintenance du réseau de Vierzon est renouvelée pour une durée de huit ans,
 - le contrat de délégation de service public de la mobilité sur le territoire d'Annemasse Agglomération est renouvelé pour une durée de six ans à compter du 1^{er} janvier 2016 ;
- dans un contexte de tension sur les finances des collectivités territoriales qui peuvent diminuer l'offre de service et d'intensification de la concurrence notamment sur les lignes scolaires.

LES AUTRES ÉVOLUTIONS À L'INTERNATIONAL

Une progression de l'activité significative par rapport 31 décembre 2014, renforcée par l'évolution des devises :

- l'effet 2015 des acquisitions 2014 de London Sovereign et The Original Tour contribue à la nouvelle progression de l'Angleterre. Les opérations londoniennes bénéficient d'un renfort de l'offre de

service mais pâtissent des deux jours de grève de début d'année ; Metrolink bénéficie de l'exploitation en année pleine de l'extension du réseau de tramways ;

- en Asie, le Groupe enregistre l'effet 2015 de la prise de contrôle, en 2014, du tramway de Hong Kong ;
- au Moyen-Orient, RATP Dev avec son partenaire local SAPTCO démarre le contrat de Riyad en Arabie Saoudite, pour la création, l'exploitation et la maintenance des bus pour dix ans ;
- aux Philippines, RATP Dev a initié le contrat d'assistance technique à Manille qui prévoit d'accompagner l'exploitation et la maintenance de la ligne 1 du métro philippin pour une durée de vingt ans ;
- en Afrique (Maroc, Afrique du Sud), les litiges et discussions en cours avec les partenaires se clôturent de manière positive au terme de cet exercice. Le Groupe contrôle désormais à 100 % la filiale d'exploitation du tramway de Casablanca (Casa Tram) ;
- le Groupe s'est vu signifier l'adjudication définitive pour l'exploitation du réseau de transport urbain et interurbain de Toscane pour une durée de onze ans. L'offre de transport va porter sur près de 3 000 bus et 100 millions de kilomètres parcourus par an. Ce contrat majeur n'a donc pas d'impact dans les comptes 2015 ;
- sur la base des services exploités dans les trois grandes métropoles touristiques mondiales, RATP Dev lance Extrapolitan, une alliance internationale dans le secteur porteur des bus touristiques ;
- le Groupe poursuit son développement avec des actions en cours sur toutes les zones, au Moyen-Orient (Arabie saoudite, Qatar) et en Asie (Philippines) pour des exploitations de futurs métros mais aussi la préparation du renouvellement du contrat Metrolink à Manchester.

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 2015 de plus de 600 M€ de nouvelles commandes. On note parmi les contrats les plus importants l'entrée en 2015 des affaires suivantes : d'un contrat sur la conception et supervision de la construction de trois tunnels sous le canal de Suez, complétement de contractualisation sur la ligne 3 du Caire ou encore la maîtrise d'œuvre sur l'infrastructure de la ligne 14 nord du Grand Paris.

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

Systra a été particulièrement touché par l'accident d'Eckwersheim du 14 novembre 2015, intervenu à la fin de la campagne d'essais du second tronçon de la ligne à grande vitesse Paris-Strasbourg, dans lequel 11 personnes ont perdu la vie et 42 autres ont été blessées. Systra fait partie du groupement autour de la SNCF en charge de la réalisation de ces essais. Deux enquêtes sont en cours afin d'établir les causes de l'accident et d'identifier les responsabilités.

1.3 POUR LA VALORISATION DES ESPACES

L'activité du pôle est globalement stable au terme de cet exercice. Le contexte économique défavorable et les travaux sur le réseau pèsent néanmoins sur les revenus.

2 • Les résultats consolidés au 31 décembre 2015

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

- le chiffre d'affaires, en progression de 5,7 % par rapport au 31 décembre 2014. La hausse est de 25,1 % pour les filiales ;
- le résultat opérationnel d'un montant de 629 M€ est en nette augmentation par rapport à 2014. Cependant l'exercice 2015 est impacté par des éléments conjoncturels (impact de la variation des taux d'actualisation sur les provisions en IFRS) et de manière plus marginale par des éléments non récurrents (revalorisation d'actifs, plus-values immobilières, reversement exceptionnel au Stif pour clôture du contrat 2012-2015 et complément d'intéressement). Il en résulte qu'en dehors de ces éléments le résultat opérationnel est globalement stable pour la RATP et en progression pour les filiales.
- le résultat net part du Groupe est aussi fortement impacté par les facteurs cités ci-dessus. En dehors de ces facteurs, le RNPG s'élève à 354,9 M€ (295,2 M€ en 2014). Il est augmenté de 38,6 M€ par les éléments non récurrents et de 43,8 M€ par les variations de provisions IFRS liées aux taux d'intérêt ; il s'élève ainsi à 437,3 M€ (298,2 M€ en 2014) ;
- les capitaux propres, en progression de plus de 537,3 M€ par rapport au 31 décembre 2014 ;
- et l'endettement net en hausse de + 258,3 M€ par rapport au 31 décembre 2014. Il faut rappeler que des éléments favorables de besoin en fonds de roulement en fin d'année 2014 avaient permis de réduire l'endettement net.

Les investissements bruts (avant subventions) du Groupe s'élèvent à 1 900 M€ et se maintiennent à un niveau élevé. Près de 73 % de l'enveloppe a été consacrée au programme d'entretien et de modernisation du réseau et des matériels roulants. Le reste de l'enveloppe a été consacré à l'accroissement de la capacité de transport.

Enfin, on précise que les données suivantes sur la contribution de l'EPIC comprennent les coûts de recherche et développement localisés chez Métrolab relatifs au « métro du futur ».

2.1 CHIFFRE D'AFFAIRES CONSOLIDÉ

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2015	Variation	en %
TRANSPORT	5 209,1	5 508,4	299,3	5,7
RATP (a)	4 321,5	4 392,0	70,5	1,6
RATP Développement, RATPI et Ixxi	887,6	1 116,4	228,8	25,8
VALORISATION DES ESPACES	47,5	47,9	0,4	0,9
RATP (a) : mandat de gestion Promo	21,0	21,4	0,4	1,7
Promo Métro	0,2	0,1	0,0	-23,5
Télécommunications	25,5	25,0	-0,5	-1,9
Immobilier	0,8	1,4	0,6	70,0
Groupe RATP (b)	5 256,6	5 556,4	299,8	5,7
Contribution des filiales (b-a)	914,1	1 142,9	229,2	25,1
Contribution des filiales en %	17,4 %	20,6 %		

Le chiffre d'affaires du Groupe progresse de 299,8 M€ (soit + 5,7 %), dont 70,5 M€ sur la RATP et 229,2 M€ sur les filiales. La progression d'activité de la RATP est surtout portée par l'accroissement de l'offre de service commandée par le Stif dans un contexte d'inflation très basse qui a conduit à une actualisation très faible de la rémunération.

76,4 % de la croissance du Groupe est apportée par la contribution des filiales (229,2 M€). En part relative, elle augmente puisque les filiales représentent 20,6 % du chiffre d'affaires du Groupe au 31 décembre 2015, contre 17,4 % au 31 décembre 2014.

La dépréciation globale de l'euro engendre un effet de conversion positif de 65 M€. En conséquence, la croissance des filiales hors effet de conversion est de 164,2 M€.

La croissance s'appuie tout d'abord sur l'effet année pleine des activités acquises et mises en place courant 2014. Parmi les plus significatives, on citera, au Royaume-Uni, l'acquisition de London Sovereign et de The Original Tour.

La croissance du chiffre d'affaires des filiales transport s'appuie également sur les nouvelles opérations de croissance effectuées avec : l'exploitation depuis le 1^{er} janvier des réseaux de Valenciennes et d'Aix-les-Bains, l'acquisition de 100 % des titres de l'activité touristique de l'Open Tour Paris, le démarrage des contrats au Moyen-Orient et à Manille et l'acquisition du groupe Dupas Lebeda dans le nord de la France.

Les sociétés du pôle valorisation et plus particulièrement Telcité parviennent à maintenir leur chiffre d'affaires principalement par de nouveaux contrats compensant les effets prix liés au contexte économique difficile.

2.2 RÉSULTAT OPÉRATIONNEL (EBIT)

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2015	Variation
TRANSPORT	500,6	613,6	113,0
RATP (a)	478,4	549,7	71,3
RATP Développement, RATPI et Ixxi	22,3	63,9	41,7
INGÉNIERIE (groupe Systra)	5,5	6,0	0,5
VALORISATION DES ESPACES	10,1	9,4	-0,7
Promo Métro	1,7	1,2	-0,5
Télécommunications	8,1	7,8	-0,3
Immobilier	0,4	0,4	0,1
Groupe RATP (b)	516,2	629,0	112,8
Contribution des filiales (b-a)	37,9	79,3	41,4

Dont le résultat des sociétés mises en équivalence.

Le résultat opérationnel présente une hausse de + 112,8 M€, décomposée pour + 71,3 M€ sur la RATP et + 41,4 M€ sur les filiales. Pour la RATP, l'augmentation est en lien avec les retraitements IFRS appliqués sur les avantages au personnel ainsi que par la baisse des provisions (25 M€). En dehors de ces éléments la rentabilité opérationnelle de l'Epic reste stable.

Concernant les filiales transport, la progression de la rentabilité opérationnelle s'analyse hors la plus-value nette technique constatée avec la prise de contrôle de l'Open Tour Paris, soit 39,4 M€. Celle-ci est en nette amélioration par rapport à 2014 avec des situations contrastées selon les zones géographiques.

On constate ainsi la bonne tenue des activités françaises avec les effets positifs des plans de redressement initiés en 2014, malgré une concurrence qui s'intensifie en région Centre.

Au Royaume-Uni, la profitabilité des unités opérationnelles est impactée par les effets de grève et l'augmentation des coûts de conduite et de maintenance.

En Afrique, le Groupe a rétabli de bonnes relations contractuelles avec ses partenaires et/ou clients et redresse ainsi la profitabilité de la zone.

En Asie, la profitabilité est en recul principalement en lien avec les opérations de développement menées et le redimensionnement des équipes dorénavant basées à Hong Kong.

La contribution de Systra continue de progresser.

Le contexte économique et les périodes de travaux perturbent l'activité de commercialisation des espaces et le retard sur le déploiement 3G/4G impacte le secteur des télécommunications.

2.3 RÉSULTAT NET CONSOLIDÉ

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2015	Variation
TRANSPORT	285,6	424,7	139,1
RATP (a)	276,4	378,8	102,4
RATP Développement, RATPI et Ixxi	9,2	45,9	36,7
INGÉNIERIE (groupe Systra)	5,5	6,0	0,5
VALORISATION DES ESPACES	7,1	6,6	- 0,5
Promo Métro	1,2	0,8	- 0,4
Télécommunications	5,6	5,4	- 0,2
Immobilier	0,2	0,3	0,0
Groupe RATP (b)	298,2	437,3	139,1
Contribution des filiales (b-a)	21,8	58,5	36,7

Le résultat consolidé part du Groupe s'établit à 437,3 M€ à fin 2015, contre 298,2 M€ à fin 2014, soit une progression de 139,1 M€. Les éléments non récurrents ainsi que conjoncturels influencent fortement le résultat comme suit :

	2014	2015
RÉSULTAT NET PART DU GROUPE TOTAL	298,2 M€	437,3 M€
Dont facteurs non récurrents	+ 29,3	+ 38,6
Dont variation des provisions IFRS	- 26,3	+ 43,8
Résultat net part du groupe hors IFRS récurrent	295,2 M€	354,9 M€

La contribution de la RATP est en hausse en lien avec les éléments cités sur la rentabilité opérationnelle. La baisse des charges financières permet en outre de renforcer l'évolution de l'Ebit.

La contribution des filiales est de 58,5 M€ à fin 2015, soit une hausse de 36,7 M€. Hors les effets non récurrents dont l'Open Tour, la contribution des filiales augmente à fin 2015 de 5 M€. Cette évolution est principalement portée par le pôle transport.

2.4 CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

L'évolution des capitaux propres consolidés entre le 31 décembre 2014 et le 31 décembre 2015 s'analyse comme suit :

En millions d'euros	31/12/2014	31/12/2015	Variation
TRANSPORT	3 064,2	3 601,2	537,0
RATP (a)	3 041,9	3 534,7	492,8
RATP Développement, RATPI et Ixxi	22,3	66,5	44,2
INGÉNIERIE (groupe Systra)	45,2	45,7	0,5
VALORISATION DES ESPACES	28,1	27,9	- 0,3
Promo Métro	1,2	0,8	- 0,4
Télécommunications	24,6	24,7	0,1
Immobilier	2,3	2,3	0,0
Groupe RATP (b)	3 137,5	3 674,7	537,3
Contribution des filiales (b-a)	95,6	140,1	44,5

Le montant total des capitaux propres consolidés passe de 3 137,5 M€ à 3 674,7 M€, soit une augmentation de 537,3 M€, qui recouvre une augmentation de + 492,8 M€ pour la RATP et de + 44,5 M€ pour les filiales.

Les capitaux propres de la RATP enregistrent principalement :

- le résultat de l'exercice ;
- l'augmentation du taux d'actualisation sur les avantages au personnel.

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

- progression de 44,2 M€ sur le pôle transport en lien avec la variation du résultat diminuée des dividendes versés à la RATP, le tout augmenté des effets de l'opération Open Tour ;
- stabilité pour les filiales de valorisation, compte tenu des dividendes ;
- stabilité pour Systra en lien notamment avec l'ouverture du capital aux salariés menée par rachat des titres détenus par certains établissements financiers et actionnaires minoritaires.

2.5 L'ENDETTEMENT NET CONSOLIDÉ

L'évolution de l'endettement net consolidé entre le 31 décembre 2014 et le 31 décembre 2015 se présente comme suit :

En millions d'euros	31/12/2014	30/06/2015	31/12/2015	Variation	
				12/2015 - 12/2014	12/2015 - 06/2015
Endettement net social	4 997,0	5 154,5	5 181,9	185,0	27,4
Crédit-bail RATP et divers	2,1	- 4,6	0,5	- 1,6	5,1
Impact IAS 39	- 46,4	- 73,1	- 59,1	- 12,7	14,0
Endettement net Epic RATP (y compris crédit-bail)	4 952,6	5 076,8	5 123,4	170,7	46,6
Endettement net des filiales du transport	95,2	183,2	185,3	90,1	2,1
<i>Endettement net transport</i>	<i>5 047,8</i>	<i>5 260,0</i>	<i>5 307,0</i>	<i>259,2</i>	<i>47,0</i>
<i>Endettement net ingénierie</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
<i>Endettement net valorisation des espaces</i>	<i>- 27,9</i>	<i>- 19,5</i>	<i>- 28,8</i>	<i>- 0,9</i>	<i>- 9,3</i>
ENDETTEMENT NET CONSOLIDÉ GROUPE RATP	5 019,9	5 240,5	5 278,2	258,3	37,7
Endettement net des filiales	67,3	163,7	154,8	87,5	- 8,9

L'endettement net consolidé augmente de 258,3 M€ entre le 31 décembre 2014 et le 31 décembre 2015. Cette augmentation provient des filiales pour 87,5 M€ et de 170,7 M€ pour la RATP. On rappelle que la RATP avait profité d'effets de BFR à fin 2014 de 123 M€.

L'endettement net des filiales est en augmentation en lien avec la stratégie de développement menée sur le pôle transport et plus particulièrement chez RATP Dev.

2.6 LES INVESTISSEMENTS

Les investissements du groupe RATP s'élèvent à 1 899 M€ (hors acquisitions).

La contribution de la RATP s'élève à 1 846 M€ dont :

- 494 M€ pour l'accroissement de la capacité de transport (pour 470 M€ en 2014) ;
- 1 337 M€ pour les dépenses de modernisation et d'entretien (pour 1 110 M€ en 2014).

En matière d'accroissement de la capacité de transport, le volume d'investissements atteint 494 M€. On relève :

- 358 M€ d'investissements pour les opérations d'infrastructures du contrat de plan ou de projets État-Région. L'année 2015 porte en réalisation les projets de prolongement de métro ligne 4, ligne 11 et ligne 12, la forte montée en charge du projet de prolongement de la ligne 14 jusqu'à la mairie de Saint-Ouen, y compris l'adaptation des stations existantes, ainsi que la finalisation des opérations T6 et T8, d'ores et déjà mises en service ;
- 136 M€ d'investissements pour les matériels roulants liés aux opérations d'accroissement de capacité de transport, bus articulés, matériels roulants tramway, MP05 et MP14 pour la ligne 14.

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 1 337 M€, avec :

- 743 M€ de dépenses liées à la modernisation et l'entretien ;
- 594 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, 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.

L'année 2016 sera marquée par l'impact de la renégociation du contrat de la maison mère avec le Stif sur les transports en Île-de-France ; globalement il faut s'attendre à un recul du résultat de 130 à 140 M€ environ. Cependant la RATP sera en mesure sur la période 2016-2020 du contrat de financer un plan d'investissements ambitieux sans recours à la dette.

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 microcouverture 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 liées aux normes IFRS 7 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 de la présidente sur les conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil d'administration et sur les procédures de contrôle interne 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 2011

Année En millions d'euros	Résultat net part du Groupe
2011	337,3
2012	284,8
2013	292,8
2014	298,2
2015	437,3

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 milliers d'euros	2015	2014
Factures échues	16 734	10 789
< 30 jours	9 429	4 604
de 31 à 60 jours	1 695	1 393
> 60 jours	5 610	4 792
Factures non échues	222 781	147 127
< 30 jours	147 620	128 669
de 31 à 60 jours	63 083	11 631
> 60 jours	12 078	6 827

INFORMATIONS SOCIALES, ENVIRONNEMENTALES ET SOCIÉTALES

Note préliminaire

Pour son troisième exercice, le groupe RATP a fait évoluer son périmètre de reporting RSE. Il a choisi de l'établir sur la maison mère et 24 filiales de RATP Dev implantées en France, en Europe ou ailleurs dans le monde et représentatives du cœur de métier du Groupe (contre 16 en 2014). Les variations observées sur les indicateurs par rapport aux exercices précédents viennent pour l'essentiel de l'intégration de huit nouvelles filiales : quatre en France (CTVH, en charge du réseau de l'agglomération de Valenciennes, CTB qui exploite le réseau de la communauté d'agglomération de Boulogne-sur-Mer, Cars Perrier et TVM dans les Yvelines) et quatre au Royaume-Uni (London Sovereign, HR Richmond Ltd, qui opèrent à Londres et dans sa région, Selwyns Travel à Manchester et The Original London Sightseeing Tour (TOT), qui propose des circuits touristiques dans la capitale britannique). L'intégration de ces nouvelles filiales permet de couvrir 94,93 % du chiffre d'affaires consolidé au 31 décembre 2015.

S'agissant des informations qualitatives, le Groupe a décidé d'intégrer toutes ses filiales de premier rang (Telcité/Naxos, Ixxi, Promométo, SEDP et Logis-Transports), en plus de RATP Dev.

INFORMATIONS SOCIALES

Lors de la présentation de ses orientations stratégiques, la présidente-directrice générale a réaffirmé que l'objectif de « faire de la performance sociale un levier fort de création de richesse » reste un axe majeur pour l'entreprise. Ainsi, la recherche de l'équilibre entre performance économique et performance sociale constitue l'un des moteurs de développement du Groupe.

La maison mère a reçu, en 2015, pour la cinquième année consécutive, le label Top Employers Institute qui distingue les entreprises françaises pour l'excellence de leurs pratiques en termes de politiques et pratiques en ressources humaines.

Répartition hommes/femmes par zone géographique

	Hommes			Femmes		
	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2014
France	37 640	36 404	36 314	9 533	9 284	9 176
Europe hors France	4 657	3 427	2 930	551	411	309
Reste du monde	4 610	4 506	977	809	758	301

1 • Emploi

1.1 EFFECTIF TOTAL ET RÉPARTITION PAR SEXE, ÂGE ET ZONE GÉOGRAPHIQUE

Effectif total Groupe

Maison mère + filiales concernées	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
En équivalent temps plein	56 728	54 014	49 463
En effectif physique	57 801	54 790	50 007

Le reporting sur les effectifs porte sur 24 filiales en lieu et place de 16 l'année précédente, soit 94,93 % du CA Groupe.

En 2015, la maison mère a recruté 2 900 personnes. 700 personnes ont bénéficié de contrats aidés.

Répartition par âge

Effectif physique en %	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
Moins de 26 ans	4,18	4,41	7,73
26-35 ans	27,23	27,85	27,41
36-45 ans	32,45	32,54	33,74
46-55 ans	28,80	28,98	29,20
56 et +	7,34	6,21	4,92

Répartition par zone géographique

Effectif physique en %	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
France	81,61	83,39	90,97
Europe hors France	9,01	7,00	6,48
Reste du monde	9,38	9,61	2,56

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 huit filiales supplémentaires à l'international.

Répartition par sexe

Effectif physique en %	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
Femmes	18,85	19,08	19,57
Hommes	81,15	80,92	80,43

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

1.2 RÉMUNÉRATIONS ET ÉVOLUTION

Rémunérations

	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
Masse salariale globale brute Groupe (en k€)	2 173 158	2 057 067	1 978 059
RMPP maison mère (rémunération moyenne par personnel en place = mesures générales + catégorielles + individuelles)	2,20 %	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. En 2015, elle a progressé de 2,2 % pour la maison mère.

Cette progression, dans un contexte d'inflation proche de zéro, permet très majoritairement de garantir aux salariés une progression du pouvoir d'achat supérieure à 2 %.

L'accord sur l'indemnité de maintien du pouvoir d'achat (IMPA) dans la maison mère 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. En 2015, 344 bénéficiaires ont perçu cette indemnité (contre 570 en 2014).

La direction de la RATP (maison mère) et les organisations syndicales représentatives ont fait évoluer l'épargne salariale : un avenant à l'accord sur le plan d'épargne d'entreprise, signé en novembre, permet d'élargir l'offre en termes de fonds commun de placement et de pérenniser le niveau d'abondement acquis à l'issue de l'accord précédent. Par ailleurs, le principe de mise en œuvre d'un plan d'épargne pour la retraite collectif (Perco) a été entériné et sera proposé aux salariés à l'automne 2016, avec là aussi un abondement de l'entreprise.

1.3 EMBAUCHES ET SORTIES

En nombre entier = en valeur absolue	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
Embauches	5 465	4 005	3 394
Sorties :	4 387	3 312	2 741
– Retraites	1 255	1 040	1 051
– Démissions	1 258	892	543
– Licenciements	958	802	611
Autres(*)	916	578	536

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

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 quatre ans qui viennent, plus de 13 % de l'effectif de la maison mère sera renouvelé.

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 2015, plus de 700 personnes éloignées de l'emploi ou de la qualification ont bénéficié de cette politique, *via* les contrats d'accompagnement dans l'emploi (CAE) et les contrats de professionnalisation. 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 du gouvernement français. Les premiers jeunes qualifiés ont été embauchés en 2015. Plus de 700 jeunes de moins de 26 ans ont par ailleurs été recrutés directement en CDI.

2015 a été l'année de la première évaluation des engagements pris dans l'accord dit « contrat de génération » signé en 2013. Les engagements pris en faveur de l'emploi et du maintien dans l'emploi des seniors sont tenus. Le dispositif d'accueil et d'intégration des nouveaux salariés a été consolidé. Enfin, les études prévues dans le cadre de la prise en compte des conditions de vie au travail des salariés en fin de carrière ont été présentées aux organisations syndicales.

Cette politique sociale, basée sur l'insertion, l'accès à l'emploi et le maintien dans l'emploi de toute personne quels que soient son âge et son niveau de qualification, conforme à la tradition et aux valeurs de l'entreprise, est intégrée dans les clauses du nouveau contrat signé avec le Stif, qui prévoit notamment une présentation annuelle devant la commission de démocratisation de l'autorité organisatrice.

2 • Organisation du temps de travail

2.1 ORGANISATION DU TEMPS DE TRAVAIL

Salariés à temps partiel

Effectif physique	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
Proportion dans le Groupe	4,17 %	3,45 %	3,30 %

Près de 96 % des salariés du Groupe sont à temps plein. La maison mère offre aux salariés qui le souhaitent, des opportunités de travail à temps partiel, 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 prendre en compte les fluctuations dans le transport interurbain.

2.2 ABSENTÉISME

Nombre de jours d'absence par salarié	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
Tous motifs confondus(*)	13,36	12,59	12,57

(*) À l'exception des congés pour maternité.

Les absences pour maladie, y compris de longue durée, représentent plus de trois quarts 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

Le dialogue social est une composante forte de l'identité du Groupe. À la maison mère, il s'appuie sur l'accord relatif au droit syndical et à la qualité du dialogue social, signé en 2011 par l'ensemble des organisations syndicales représentatives. Cet accord entend favoriser un dialogue social constructif qui privilégie la négociation collective. Chaque année, les partenaires sociaux expriment leur point de vue sur la qualité des relations sociales, à travers le rapport de la commission du dialogue social. Au niveau du Groupe, un comité de groupe RATP France est en place depuis 2012, sur le périmètre d'une soixantaine de filiales.

2015 a été l'année de mise en place de la nouvelle mandature à la maison mère, suite aux élections des délégués du personnel et membres des comités d'établissements de novembre 2014.

La conflictualité est en légère hausse en 2015 à la maison mère, après des années de baisse consécutives. Elle reste néanmoins à un niveau comparable à celui du secteur, entreprises publiques et privées confondues. Le taux de conflictualité se situe ainsi à 0,51 jour de grève/agent pour la maison mère, contre 0,42 en 2014.

Le dispositif d'alarme sociale joue pleinement son rôle dans la prévention des conflits sociaux, puisque seulement 5 % des alarmes déposées ont été suivies d'un préavis de grève en 2015, ce qui constitue une amélioration par rapport à 2014 (6 %). Les filiales françaises recourent elles aussi à ce dispositif.

Les filiales du Royaume-Uni ont un dialogue social très structuré et la prévention des conflits y est centrale, à travers des échanges avec les syndicats du secteur ou à travers d'autres dispositifs de représentation des salariés : ainsi, les employés de HR Richmond, à Londres, ont mis en place un comité de salariés élus pour les représenter, plutôt que de recourir à un syndicat de branche. En France, Logis-Transports a mis en place plusieurs accords collectifs par référendum auprès de salariés, avec validation par la commission paritaire de branche.

3.2 BILAN DES ACCORDS COLLECTIFS

	2015	2014	2013
Nombre d'accords signés dans l'année	49	79	59

À la maison mère, de nouveaux accords transversaux ont pris le relais des accords précédents. Ils portent sur le nombre et la répartition des sièges dans les comités d'entreprise et d'établissements, l'égalité professionnelle des femmes et des hommes, l'emploi des travailleurs en situation de handicap, le plan d'épargne d'entreprise, le compte épargne temps, et sur la politique en faveur de l'habitat et des prêts.

Des accords et avenants relatifs aux carrières des machinistes-receveurs et des conducteurs ont été signés dans les départements.

Le mode de gouvernance du Groupe s'appuie sur un dialogue social décentralisé dans lequel les filiales françaises conduisent leurs propres cycles de discussion, sur les thématiques entrant dans le champ des négociations annuelles obligatoires (NAO) comme sur des sujets plus spécifiques (intérêt, accord génération...). Dans ce cadre, des accords ont été signés, notamment sur l'égalité femmes/hommes (Compagnie des transports du Boulonnais – CTB, FlexCité 77, FlexCité 94, Timbus), sur l'emploi des seniors ou des travailleurs handicapés (Compagnie des transports du Valenciennois et du Hainaut – CTVH, FlexCité 94) ou sur la sécurité (TP2A).

En Algérie, un accord d'entreprise a été signé à RATP El Djazaïr et des négociations sont en cours sur le sujet au sein de la Setram, en vue d'une signature en 2016.

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.

Dans le cadre du nouveau contrat signé avec le Stif, la maison mère s'est notamment engagée à mener des actions pour réduire l'exposition des salariés aux émissions diesel et de particules fines dans ses espaces souterrains. Les engagements concernant les voyageurs sont traités dans le volet sociétal (paragraphe 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 »).

En matière de prévention, la maison mère s'appuie sur un service autonome de santé au travail employant 33 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 structures du Groupe : des référents prévention sont désormais en place dans certaines filiales (FlexCité 93, STI Nièvre, Cars Dunois). En complément de ces dispositifs internes, des médecins, des psychologues du travail, des ergonomes ou des ostéopathes (TP2A par exemple) sont sollicités dans certains cas.

La prévention passe en outre par des actions de sensibilisation des personnels en matière d'hygiène de vie (TP2A, Timbus, Céobus, Hong Kong Tramways). À la maison mère, une vingtaine de médecins du travail et une trentaine d'infirmières sont ainsi allés à la rencontre de salariés travaillant la nuit pour les sensibiliser sur l'importance d'une bonne hygiène de vie eu égard à leurs horaires atypiques.

Parallèlement, des mesures concrètes sont prises pour améliorer les conditions d'exercice des métiers : acquisition de véhicules plus confortables, mécanisation de certaines tâches pénibles ou dangereuses, réhabilitation de locaux, voire modification de *process* opérationnels : Manchester a adapté le nombre de rames de tramway à deux éléments pour limiter les risques d'actes de malveillance à l'encontre des conducteurs lors du changement de cabine de conduite en terminus.

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 plateforme 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 2015, plusieurs filiales ont mis en œuvre de nouveaux tableaux de roulement pour les conducteurs, voire pour d'autres catégories de personnel. Objectif : mieux concilier vie professionnelle et vie privée, par exemple en limitant les services avec une forte amplitude horaire ou grâce à des aménagements sur le travail de nuit : c'est le cas à Charleville-Mézières, au sein de Gembus, FlexCité 93, Céobus, Orlyval Service, mais aussi à Manchester, Alger, Casablanca et en Suisse. Par ailleurs, plusieurs filiales britanniques (London United Busways, London Sovereign, Bournemouth Transport Ltd) ont adopté une politique spécifique pour une meilleure prise en compte des travailleurs isolés.

4.3 ACCIDENTS DU TRAVAIL (FRÉQUENCE, GRAVITÉ, MALADIES PROFESSIONNELLES)

	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
Nombre d'accidents du travail avec arrêt	2 740	2 740	2 649
Nombre de jours d'arrêt (jours calendaires)	170 672	156 679	134 850
Nombre d'heures travaillées (réelles)	83 471 914	79 192 723	68 818 164
Taux de fréquence	32,83	34,60	38,49
Taux de gravité	2,04	1,98	1,96

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

Pour la maison mère, le taux de fréquence se stabilise. 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 poursuit la professionnalisation des 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.

Au sein de la maison mère, différents dispositifs ont été mis en œuvre pour la prévention des accidents du travail : un livret prévention sécurité a été élaboré pour les 16 000 salariés du département Bus, proposant des conseils pour prévenir les risques professionnels identifiés ; les centres bus ont organisé des opérations de sécurité routière en partenariat avec la police, notamment pour les utilisateurs de deux-roues, nombreux parmi les salariés.

En Afrique du Sud, le sujet est cadré par l'Occupational Health and Safety Act, complété par des audits de sites. Au Royaume-Uni, plusieurs filiales visant l'accréditation à la norme OHSAS 1801 (Occupational Health and Safety Assessment Series) s'appuient sur des systèmes de management de la santé et de la sécurité au travail. Dans la continuité de son plan sécurité lancé en 2014, Manchester a nommé un directeur de la sécurité et de la qualité ; la filiale poursuit son travail de prévention, notamment en s'appuyant sur les recommandations émises par le délégué général à la sécurité ferroviaire du Groupe, à l'issue de son audit sur le respect de la signalisation.

Dans les filiales qui exploitent des réseaux de bus ou de tramway, les actions de prévention visent en particulier à réduire les accidents de circulation, grâce à une concertation avec les collectivités pour aménager les zones accidentogènes, des analyses sur les causes de baisse de la vigilance des conducteurs, des retours d'expérience sur les quasi-accidents. En Île-de-France, FlexCité 93 s'appuie sur une démarche complète, portant à la fois sur le recrutement des conducteurs, leur évaluation *in situ* et l'adoption de mesures correctives en cas d'accident. Dans plusieurs filiales britanniques, la mise en place des caméras embarquées pour une meilleure gestion des incidents a indirectement induit une plus grande vigilance des conducteurs et une diminution des accidents.

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. Au sein de la maison mère :

- trois salariés sur quatre sont formés chaque année ;
- le plan de formation 2015 a consacré environ 7 % de la masse salariale brute à la formation, dont 2 % à la formation initiale.

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 les filiales, en dehors des obligations légales, les formations liées aux questions de sécurité ont été nombreuses en 2015, qu'il s'agisse de prévention des situations conflictuelles, de gestion des situations d'urgence ou de premiers secours (TP2A, Vienne Mobilités, CTB, CTY, FlexCité 92, SEDP, Ixxi, Logis-Transports). STI Allier a ainsi assuré la formation d'un tiers de ses effectifs à la sécurité incendie.

Aux États-Unis, Fullington Autobus Company, qui opère notamment des services de bus scolaires, investit fortement dans la formation de ses nouveaux conducteurs, qui dure désormais trois à quatre semaines, contre sept à dix jours, pour s'assurer qu'ils ont bien intégré la culture de sécurité de l'entreprise.

La prise en charge et l'accueil des personnes à mobilité réduite (PMR) a aussi fait l'objet d'un effort de formation particulier dans les filiales, en France (Cars Perrier, Céobus, Champagne Mobilités, STI Allier...) comme à l'étranger (Metrolink RATP Dev Ltd), souvent en partenariat avec des associations spécialisées dans ce domaine.

Plusieurs filiales investissent en outre dans la formation de leurs managers : Metrolink a lancé un programme abordant les différents aspects de la fonction (prévention des conflits, *leadership*, évolutions réglementaires). Des programmes similaires ont été développés au sein de Casa Tram et de RATP El Djazaïr.

Les synergies permettent aux différentes structures de profiter des expertises du Groupe : des cadres de la Setram (Algérie) sont ainsi venus à Paris pour une formation de quatre semaines. De même, des collaborateurs de VLT Carioca, partenaire brésilien du Groupe, ont approfondi leurs compétences en régulation et conduite de tramway au centre de formation de la maison mère. Enfin, plusieurs salariés de la maison mère se sont rendus au Maroc pour transmettre leur savoir-faire en matière de maintenance, d'intervention, d'achats de tramways à leurs collègues de Casa Tram.

5.2 NOMBRE TOTAL D'HEURES DE FORMATION

	2015	2014	2013
Nombre d'heures de formation	2 573 122	2 131 115	2 076 386

6 • Égalité de traitement

6.1 MESURES ÉGALITÉ FEMMES/HOMMES

Le quatrième accord relatif à l'égalité professionnelle et salariale entre les femmes et les hommes au sein de la maison mère a été signé en 2015, à l'unanimité avec l'ensemble des organisations syndicales représentatives. Il prend la suite de l'accord de 2012 dont les objectifs fixés ont été atteints.

Le nouvel accord prend quatre engagements majeurs :

- l'engagement de tout mettre en œuvre pour faire progresser le taux de féminisation de l'entreprise ;
- un engagement en faveur de la rémunération des femmes ayant pris un congé maternité et des salariés ayant bénéficié d'un congé d'adoption ;
- un engagement en faveur de l'équilibre vie professionnelle/vie privée grâce à des horaires de réunions et une utilisation de la téléphonie et des mails raisonnés ;
- un engagement en faveur de la féminisation des comités de direction afin qu'ils soient le reflet du taux de féminisation de la catégorie « cadre » de chaque département.

La création d'un réseau « RATP au féminin », à l'initiative de la présidente-directrice générale, complète ces engagements et les inscrit dans le cadre des orientations stratégiques du Groupe.

En 2015, le taux de féminisation de la maison mère est de 20,1 %.

Les filiales françaises de RATP Dev disposent aussi d'accords d'égalité femmes/hommes et tendent à féminiser leurs effectifs. À titre d'exemple, STU Bourges compte 30 % de femmes dans ses effectifs : en 2015, un tiers des cadres et un quart des agents de maîtrise sont des femmes, contre 8 % en 2012. Chez Ixxi, le taux d'emploi des femmes est proche de 30 % et atteint 50 % à Logis-Transports. Open Tour, filiale parisienne de *sightseeing*, est engagée dans un contrat pour la mixité des emplois et l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes avec la Ville de Paris et l'OPCA transport ; comme d'autres filiales, elle accompagne cette démarche de mesures qui facilitent l'équilibre vie professionnelle/vie privée, notamment pour les mères de famille.

Égalité femmes/hommes

	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
Proportion de femmes dans l'effectif physique total	18,85 %	19,08 %	19,57 %
Proportion de femmes cadres de direction	28,88 %	30,42 %	33,23 %

Aujourd'hui, le comité exécutif du Groupe compte trois femmes parmi ses 10 membres ; le conseil d'administration de la RATP, nommé en 2014, en compte 11 sur 27 membres, soit environ 40 %.

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	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
Nombre d'embauches de personnes en situation de handicap	88	52	41
Nombre total de salariés déclarés en situation de handicap	1 685	1 493	1 439

Pour cet indicateur, les chiffres portent sur le seul périmètre France (maison mère et filiales françaises du périmètre).

Signé en 2011, le sixième accord en faveur de l'emploi des personnes en situation de handicap a permis de recruter plus de 130 salariés en situation de handicap entre 2012 et 2015. Il associait des mesures d'insertion et de réinsertion (notamment en matière de formation) avec l'aménagement des postes de travail, afin de mieux prendre en compte toutes les dimensions de la vie sociale des salariés, particulièrement en matière d'habitat.

Fin 2015, un septième accord relatif aux personnes en situation de handicap à la RATP a été signé à l'unanimité, pour la période 2016-2019, par lequel la maison mère s'engage à poursuivre sa politique volontariste en faveur des personnes en situation de handicap et à mobiliser l'ensemble des acteurs de l'entreprise. L'accord fixe comme objectif le recrutement d'au moins 125 personnes en situation de handicap sur quatre ans. Par ailleurs, il prévoit des actions en faveur du maintien dans l'emploi, sur la base de critères équitables d'attribution (aménagement du poste de travail, télétravail, achat de matériel adapté...), une sensibilisation accrue des salariés et la mise en place d'une politique de solidarité *via* le secteur adapté et protégé, en confiant des prestations à des Établissements et services d'aide par le travail (Esat) ou à des Entreprises adaptées (EA).

Les filiales françaises s'impliquent pour l'emploi et l'insertion des personnes en situation de handicap. STI Centre compte désormais dans ses effectifs environ 20 % de travailleurs en situation de handicap. En Île-de-France, les Cars Perrier collaborent avec le Service d'appui au maintien dans l'emploi des travailleurs handicapés (Sameth) pour accompagner au mieux ses salariés en situation de handicap. Filiale spécialisée dans les solutions de transport pour les personnes à mobilité réduite, FlexCité 95 a accueilli en 2015 deux accompagnateurs en situation de handicap pour travailler en double avec les conducteurs.

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

10 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 s'est principalement engagée dans quatre domaines au travers d'accords avec les organisations syndicales : le handicap (depuis 1994), l'insertion sociale (depuis 1996), l'égalité entre femmes et hommes (depuis 2003), la gestion des âges (depuis 2009).

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 une mission de service public.

La RATP est une des premières grandes entreprises françaises à avoir mis 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. Pour renforcer encore ce dispositif, la maison mère a créé une délégation générale à l'éthique, directement rattachée à la présidente-directrice générale. Elle apportera une aide concrète aux managers de proximité, afin notamment, de s'assurer de l'application effective de la clause de laïcité inscrite dans les contrats de travail de chaque salarié et reprise dans les règlements intérieurs.

En France comme à l'étranger, les filiales se prévalent des mêmes principes, en conformité avec les législations nationales. En matière de recrutement par exemple, les filiales de Haute-Savoie utilisent une méthode par simulation qui « donne sa chance à tout le monde », selon Pôle emploi.

Au Royaume-Uni, Metrolink RATP Dev Ltd a mis en place des formations pour que ses salariés appréhendent mieux les impacts de l'*Equality Act 2010*⁽¹⁾ dans l'entreprise et vis-à-vis des clients. À Bournemouth, le *top management* a bénéficié d'un module sur ces questions et une démarche pour promouvoir le respect mutuel a été lancée auprès des salariés.

En Afrique du Sud, la loi⁽²⁾ exclut toute forme de discrimination au travail. Dans ce cadre, Bombela Operating Company (BOC) 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.

Enfin, dans les pays anglo-saxons, des statistiques sur la diversité sont fournies aux autorités organisatrices, conformément aux législations.

(1) Ensemble des textes législatifs en vigueur au Royaume-Uni, en matière d'égalité des chances et de non-discrimination.

(2) *Employment Equity Act 55* de 1998.

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 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 10 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.

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).

En France, Telcité, filiale en charge des télécoms, a adopté une charte des achats responsables qui s'applique à la filiale et à ses fournisseurs. Elle formalise les engagements des parties sur l'environnement, les droits de l'homme, les normes du travail et la lutte contre la corruption.

Les filiales de RATP Dev au Royaume-Uni et aux 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⁽¹⁾. En Afrique du Sud, un code de conduite cadre les achats.

INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES

1 • Politique générale en matière environnementale

Le groupe RATP entend adhérer aux grands engagements en faveur de la protection de l'environnement, au-delà de ses obligations légales et réglementaires. La transition énergétique et la prise en compte du changement climatique en font partie et constituent le cœur de sa politique de développement durable.

Le Groupe mène une politique volontariste pour limiter les impacts environnementaux générés par son activité industrielle. Il expérimente des technologies innovantes avec des industriels dans le but de développer des transports sobres en énergie et respectueux de l'environnement. Il a engagé une vaste réflexion prospective avec

des élus et des experts sur le mode bus à l'horizon 2025 en Île-de-France : le plan Bus2025. En interne, il mettra en œuvre la nouvelle démarche d'entreprise Défis 2025 et il lancera en 2016 la première édition du Trophée environnement, destiné à valoriser et à partager les bonnes pratiques dans ce domaine.

La 21^e Conférence des parties de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (COP21) lui a donné l'occasion d'affirmer au plus haut niveau son engagement d'acteur de la ville durable. De fait, l'ambition du Groupe est d'incarner au quotidien la mobilité durable et la ville intelligente au service des voyageurs, en France comme à l'international. Son objectif est de se hisser aux meilleurs standards mondiaux et de viser l'excellence dans tous les domaines, en particulier l'excellence environnementale, afin d'être une référence reconnue dans le transport public urbain et un leader de la mobilité durable et connectée.

1.1 L'ORGANISATION DE LA SOCIÉTÉ POUR PRENDRE EN COMPTE LES QUESTIONS ENVIRONNEMENTALES

La maison mère a formalisé ses priorités environnementales dès 2009, à partir d'une analyse risques/opportunités et après consultation de ses parties prenantes (élus locaux, associations, ONG, société civile). Ces priorités ont été revisitées en interne en 2015 dans le cadre des nouvelles orientations du Groupe.

Chaque département et filiale du groupe RATP décline ses priorités environnementales en fonction de ses activités. Les responsabilités sont déléguées aux départements et aux filiales en ce qui concerne le respect de la réglementation environnementale (installations classées pour la protection de l'environnement et autres) et la mise en place de systèmes de management environnemental certifiés ISO 14001.

Ainsi, la SEDP (filiale d'ingénierie immobilière du Groupe) est certifiée OPQIBI (organisme de certification de l'ingénierie) en ce qui concerne les audits énergétiques qu'elle effectue sur des bâtiments industriels, tertiaires ou des habitations portant la mention RGE (Reconnu garant de l'environnement). En mai 2015, cette filiale s'est dotée de sa propre politique de développement durable. La filiale Logis-Transports a quant à elle placé son développement sous le label Habitat et Environnement et Effnergie.

ACTIONS

La maison mère déploie un système de management environnemental (SME) au sein de chaque site industriel. Elle s'est engagée auprès du Stif à certifier ISO 14001 l'ensemble de ses sites d'ici 2020. Elle a activement participé au guide d'application de la norme ISO 26000, destiné aux opérateurs de transport, et elle a accueilli, à ce titre, l'atelier d'information professionnelle, organisé en février 2015 par l'UTP (Union des transports publics et ferroviaires).

À RATP Dev, les filiales progressent aussi dans la mise en place d'un management environnemental :

- en France, la Compagnie des transports du Valenciennois et du Hainaut (CTVH) se lance dans une démarche de certification ISO 14001 ;

(1) Référence internationale des bonnes pratiques au travail telles que reconnues par l'OIT.

- au Royaume-Uni, la politique environnementale de The Original London Sightseeing Tour (TOT) est pilotée par le comité de direction. Metrolink RATP Dev Ltd à Manchester a obtenu avec succès le renouvellement de sa certification ISO 14001 et a défini dans ce cadre quatre objectifs prioritaires : la réduction de la consommation d'énergie par des contrôles systématiques, la diminution de la pollution et des déchets, la sensibilisation du personnel grâce à des séquences de *e-learning* et la recherche des bonnes pratiques ;
- au Maroc, Casa Tram a engagé une démarche de SME.

Sites industriels certifiés

	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
Nombre	71	69	66

Sites industriels dotés d'un système de management environnemental

	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
Nombre	84	82	77

1.2 LES ACTIONS DE FORMATION ET D'INFORMATION DES SALARIÉS MENÉES EN MATIÈRE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

L'offre de formation comprend de nombreuses formations transversales et spécifiques (gestion des déchets et ADR⁽¹⁾, audit environnement, etc.). Au niveau local, tous les sites industriels de la RATP dotés d'un SME sensibilisent leur personnel et leurs prestataires à la politique environnementale de l'entreprise ainsi qu'aux obligations de conformité et aux situations d'urgence à maîtriser.

ACTIONS

En 2015, 7 894 heures de formation transversale ont été consacrées à la formation/sensibilisation des salariés de la maison mère : elles ont concerné 1 159 salariés et elles sont complétées par d'autres formes d'actions pédagogiques :

- la participation à des ateliers (Ademe⁽²⁾, Ville de Paris, APC climat) ;
- l'animation de réseaux internes ;
- la communication interne accessible à tous les salariés (un blog climat dédié à la COP21 : « Yes, we COP! ») ;
- la sensibilisation des sous-traitants et des fournisseurs aux engagements environnementaux du Groupe.

La SEDP a sensibilisé l'ensemble de ses 80 salariés au développement durable et en a formé plus spécifiquement la moitié à l'éco-gestion des sites et à l'éco-conception des projets.

Formation des conducteurs à l'écoconduite

La formation des conducteurs de bus de la maison mère met l'accent sur le lien existant entre le comportement du conducteur, la consommation de carburant et l'usure prématurée du matériel. Cette

formation est systématiquement dispensée lors de la formation initiale et lors de la formation continue des 14 000 conducteurs. Un concours annuel, l'Éco-challenge, récompense les lignes de bus et les centres de maintenance qui réalisent les plus importantes réductions de consommation de carburant.

L'écoconduite constitue le socle des formations sur l'environnement des filiales de RATP Dev. Open Tour à Paris a installé des boîtiers d'écoconduite sur un tiers de son parc. TP2A en Savoie va créer un challenge écoconduite en 2016. Au Royaume-Uni, HR Richmond Ltd a introduit une caméra embarquée pour responsabiliser les conducteurs en procédant à des retours d'expérience sur leur conduite, en particulier en cas d'incident ou d'accident. Metrolink RATP Dev Ltd sensibilise une fois par mois son personnel *via* des conférences intranet. Aux États-Unis, Fullington Auto Bus Company en a fait le projet phare de l'année 2015.

Heures de formation

Maison mère	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
Nombre	7 894	7 480	7 168

1.3 LES MOYENS CONSACRÉS À LA PRÉVENTION DES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX ET DES POLLUTIONS

La RATP s'engage à réduire les pollutions et les nuisances agissant sur la santé des voyageurs, des riverains, de son personnel et à adopter une posture de vigilance et de prévention sur les risques émergents. Elle exerce en permanence une activité de veille et d'expertise.

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

- un réseau de surveillance en continu dans trois stations de métro et gare de RER ;
- des mesures ponctuelles en différents points du réseau souterrain ;
- l'amélioration du renouvellement de l'air en station ;
- la modernisation du parc de trains.

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 plans de réduction des risques environnementaux et des commissions spécifiques sont mis en place.

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

- 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 ;

(1) ADR : accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par la route.

(2) Ademe : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

- un conseiller à la sécurité pour le transport des marchandises dangereuses et des référents techniques (ICPE, bruit et vibrations, qualité de l'air, compatibilité électromagnétique) ;
- le développement des démarches de certification ISO 14001 et le déploiement de SME sur tous les sites industriels.

Et pour les filiales de RATP Dev :

- une série d'audits énergétiques dans le cadre de la qualification gouvernementale ESOS (Energy Saving Opportunity Scheme) dans les filiales du Royaume-Uni ;
- le recrutement d'un expert senior pour piloter la démarche de développement durable, élever le niveau des standards et encourager auprès du management une prise de conscience des enjeux environnementaux (Mc Donald Transit aux États-Unis) ;
- une politique intégrée de prévention sécurité/qualité et des audits annuels par un organisme agréé par l'État (Bombela Operating Company/BOC en Afrique du Sud).

ACTIONS

Maîtrise d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)

Le groupe RATP exploite des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) susceptibles d'engendrer divers risques : incendie, explosion, bruit, pollutions diverses. Les installations à risques ICPE sont répertoriées d'après la nomenclature des installations classées, en fonction des quantités et de la dangerosité des substances employées ou stockées sur un site ainsi que des risques environnementaux inhérents aux activités du site. Fin 2015, 173 ICPE réparties sur 62 sites sont exploitées par la maison mère. Parmi les activités les plus représentées, on retrouve : les ateliers de maintenance, les activités de nettoyage, les stations de charge en carburant des centres bus, les entrepôts couverts et les activités de stockage, le chauffage, la charge d'accumulateur (incluant la charge des véhicules électriques) ainsi que les ateliers de menuiserie et de travail mécanique des métaux.

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 sur le réseau francilien, des règles ont été définies avec les opérateurs pour réduire au maximum l'exposition des voyageurs et du personnel dans chaque gare, station et tunnel.

Qualité de l'air en milieu souterrain

Ce point est traité dans le paragraphe relatif à la prévention des rejets dans l'air (voir point 2.1).

Prise en compte de l'acoustique et des vibrations

Ce point est traité dans le paragraphe relatif à la prise en compte des nuisances sonores (voir 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 du métro et du 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 : elle

a nommé un responsable du plan de protection contre le risque d'inondation (PPRI) et mis en place une organisation dédiée pour faire face aux crues de la Seine et de la Marne. Une veille constante est exercée et des exercices de simulation sont régulièrement menés.

Chantier à faible impact environnemental

La maison mère s'est dotée d'un guide *Mise en place d'une démarche de chantier à faible impact environnemental*. Il permet de prévenir les risques environnementaux durant les phases de travaux.

En Île-de-France, le chantier de renouvellement de la voie et du ballast (RVB) de la ligne A du RER s'est fixé pour objectif d'être un chantier exemplaire. Lors du premier été de travaux en 2015, une analyse d'impact a été menée pour mieux appréhender les domaines sur lesquels agir. Pour la suite du chantier (2016 à 2021), une démarche de progrès continu, appuyée sur des experts, visera à améliorer rapidement et efficacement l'impact environnemental sur de nombreux items comme les engins à motorisation diesel, le recyclage du ballast, etc.

La maison mère réalise des contrôles et des audits environnementaux sur l'ensemble de ses chantiers. Elle a signé en 2015 le septième protocole de bonne tenue des chantiers de la Ville de Paris.

La SEDP a mis en œuvre une charte « chantier à faible impact », destinée aux sous-traitants travaux et exploitation. Logis-Transports a obtenu le label Habitat et Environnement (Qualitel) qui intègre un volet « chantier propre ».

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 SÉRIEUR À LA SOCIÉTÉ DANS UN LITIGE EN COURS

À fin 2015, le groupe RATP n'est astreint d'aucune obligation réglementaire significative à fournir des garanties financières concernant les principaux risques environnementaux mentionnés au paragraphe 1.3. Par conséquent, aucune provision n'est constatée au titre des risques environnementaux.

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

La RATP assure un suivi de la conformité de ses installations classées pour la protection de l'environnement et met en place une série de mesures : déploiement de kits antipollution, sensibilisation, stockage conforme, etc. Elle veille à assurer des rejets au réseau d'assainissement conformes sur tous ses sites. Elle multiplie les initiatives pour

faire du bus un mode de transport urbain exemplaire en matière de développement durable au travers du plan Bus2025 (voir point 3.3).

Plusieurs filiales de RATP Dev ont engagé des politiques de prévention des risques environnementaux :

- Open Tour à Paris, la Société des transports départementaux de la Marne (STDM), Champagne Mobilités et STI Centre ont renouvelé leur signature à la charte Objectif CO₂⁽¹⁾ du transport routier. STI Centre a homologué dans ce cadre son système de filtres à particules ;
- un audit et une analyse de risques ont conduit Metrolink RATP Dev Ltd au Royaume-Uni à renforcer les dispositifs existants et à augmenter la capacité des bacs de rétention et des zones de stockage ;
- Mc Donald Transit aux États-Unis a pris d'importantes mesures sur ses sites pour la prévention de la pollution des eaux fluviales, le stockage du matériel, le recyclage de l'eau et la gestion des déchets ;
- BOC en Afrique du Sud a engagé une politique globale de prévention des risques : réduction des déchets, prévention des pollutions au sol des produits industriels liés à la maintenance ferroviaire.

ACTIONS

Préservation de la qualité de l'air en ville

Bus2025

En 2014, la RATP s'est lancé le défi de convertir à l'électrique et au bioGNV son parc de 4 500 autobus franciliens au travers de Bus2025, un plan ambitieux qui répond à la volonté du Stif. À l'horizon 2025, elle veut disposer d'un parc 100 % à faible émission : 80 % en électrique et 20 % au bioGNV, en cohérence avec les objectifs de réduction de 20 % des émissions de GES, inscrits dans le plan de déplacement urbain d'Île-de-France et dans les obligations de la nouvelle loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte. Bus2025 permettra de diminuer de 50 % le bilan carbone de la RATP.

Modernisation et renouvellement du parc à RATP Dev

Les filiales de RATP Dev mènent une politique continue de modernisation et/ou de renouvellement de leur parc de véhicules diesel par des véhicules Euro 6 ou des véhicules hybrides, diesel/électrique ou biocarburant/électrique :

- en France, 40 % du parc de STI Allier est en Euro 5 et 6. CTVH à Valenciennes a remplacé ses voitures de service par des voitures hybrides, fabriquées en local. Les Cars Perrier ont équipé toute leur flotte de filtres à particules ;
- au Royaume-Uni, le nombre de bus hybrides de London United Busways (LUB) progresse chaque année. En 2015, il compte 194 bus hybrides sur un total de 885 bus, soit 17 % du parc (pour rappel, il y en avait 110 en 2014 et 82 en 2013). Le reste du parc est équipé de la technologie SCR (Selective Catalytic Reduction). Le parc de HR Richmond Ltd sera totalement renouvelé en Euro 6 d'ici à 2020 : c'est une mesure phare qui place la filiale dans le peloton de tête des entreprises de transport urbain au Royaume-Uni ;
- aux États-Unis, Mc Donald Transit a commencé à introduire dans son parc des véhicules hybrides, diesel/électrique.

Amélioration de la qualité de l'air en souterrain

La qualité de l'air en milieu souterrain fait l'objet d'un suivi en continu dans les sites du réseau RATP. Les résultats des mesures et le bilan annuel de cette surveillance sont disponibles sur le site Internet de l'entreprise www.ratp.fr depuis 2008. Des campagnes de mesures ponctuelles renforcent cette surveillance.

En 2015, un nouveau plan d'actions sur la qualité de l'air intérieur a été défini dans le cadre du nouveau contrat (2016-2020) signé avec le Stif, pour réduire l'exposition du personnel et des voyageurs aux particules (ainsi qu'aux émissions diesel).

Le renouvellement du matériel roulant par des rames disposant d'un freinage électrique performant permet de réduire les émissions de particules. Depuis plus de dix ans, la RATP conduit parallèlement un important plan d'investissements pour la création, le renouvellement et le renforcement des ventilateurs assurant le renouvellement d'air en souterrain : 95 M€ entre 2004 et 2015 et 45 M€ prévus entre 2016 et 2020.

Qualité de l'eau

La maison mère a équipé la majorité de ses sites industriels d'une station de traitement des eaux résiduaires industrielles (station ERI). Des analyses d'auto-surveillance des rejets industriels sont effectuées sur l'ensemble des sites industriels. Elle a expérimenté au siège un procédé de nettoyage écologique à base d'eau, développé par une PME française. Ce procédé, qui permet par un système d'électrolyse de fabriquer sur place les détergents et les désinfectants biodégradables, a été déployé en 2015 sur deux nouveaux sites tertiaires (17 700 m²).

Les filiales de RATP Dev ont investi dans l'acquisition d'équipements industriels : débourbeur-déshuileur, séparateur d'hydrocarbures avant rejet, bacs de décantation/de rétention, etc.

- Vienne Mobilités et TP2A en Savoie ont mis en conformité leurs lieux de stockage grâce à l'achat de bacs de rétention et de décantation. STI Allier et STI Nièvre assurent la vidange des débourbeurs liés aux postes de lavage, au minimum une fois par an. Cars Dunois utilise des cuves double peau (à paroi double) pour les cuves d'AdBlue⁽²⁾ ;
- Metrolink RATP Dev Ltd et LUB au Royaume-Uni ont installé de nombreux bacs de rétention et de décantation des eaux usées : Bournemouth Transport Ltd utilise une eau « verte ». Enfin, au Royaume-Uni et aux États-Unis, les filiales utilisent des produits d'entretien et de maintenance « verts », sans solvant et/ou à base de savon, afin d'éviter les rejets polluants au sol.

2.2 LES MESURES DE PRÉVENTION, DE RECYCLAGE ET D'ÉLIMINATION DES DÉCHETS

Le Groupe s'inscrit dans une démarche d'économie circulaire. En 2015, il a participé aux États généraux de l'économie circulaire organisés par la Ville de Paris.

Depuis plusieurs années, la maison mère a mis en place un tri sélectif des déchets sur ses sites industriels et tertiaires avec la

(1) Charte Objectif CO₂ : créée en 2012 par la Dreal (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) et l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) autour de quatre engagements volontaires de réduction du CO₂.

(2) AdBlue : solution aqueuse utilisée dans la technologie SCR (Selective Catalytic Reduction) pour transformer les NOx, gaz d'échappement des moteurs diesel, en azote et vapeur d'eau.

volonté de mieux maîtriser l'ensemble des déchets produits. Elle s'est fixé pour objectif la réduction de 5 % de la production de déchets pour la période 2013-2020. Aujourd'hui, la maison mère valorise près de 97 % de ses déchets dangereux et 100 % de ses déchets non dangereux.

Toutes les filiales du Groupe sont plutôt proactives en matière de gestion et de tri des déchets (recyclage des ferrailles, DEEE⁽¹⁾, etc.). Pour certaines, la gestion des déchets représente un des axes structurants de leur politique environnementale : au Royaume-Uni, Bournemouth Transport Ltd effectue un *reporting* mensuel en termes de pourcentage des matières recyclées. En Algérie, la Setram projette de mettre en place en 2016 un système de management QHSE (qualité, hygiène, sécurité, environnement) en ce qui concerne la gestion des déchets.

ACTIONS

Valorisation des déchets

La maison mère trie et valorise par catégorie l'ensemble de ses déchets produits sur les sites industriels et sur les chantiers : les déchets dangereux (huiles, solvants, chiffons imbibés, aérosols, etc.), les déchets non dangereux (bois, carton, caoutchouc, ferraille, etc.) et les déchets provenant de ses sites tertiaires (papier, carton, DEEE, cartouches et toners, bouchons plastiques, etc.).

Dans le cadre de son engagement au plan local de prévention des déchets de la Ville de Paris, la maison mère a engagé une opération de prévention sur le site tertiaire Jules-Vallès. L'objectif est ici de réduire de 10 % la production de déchets sur une période de deux ans. Un *reporting* trimestriel est effectué afin de dresser le bilan de l'opération à la fin 2016.

Depuis 2014, le tri et la déshydratation des déchets alimentaires de la restauration ont été mis en place au siège social du Groupe, dans le cadre de l'introduction au Code de l'environnement du décret n° 2011-828 du 11 juillet 2011. Les biodéchets produits sont collectés par un prestataire dédié.

Dans le Groupe, Promomètre opère le tri sélectif et la valorisation des déchets cartonnés des commerces du réseau. Les filiales de RATP Dev multiplient elles aussi les bonnes pratiques :

- en France, la filiale TIM Bus (les transports urbains de Magny-en-Vexin) effectue le tri du papier *via* un contrat Recy-go⁽²⁾ et procède à la récupération des piles usagées ainsi qu'à la collecte solidaire des bouchons plastiques ;
- au Royaume-Uni, Bournemouth Transport Ltd recycle les objets trouvés non réclamés *via* des associations ;
- aux États-Unis, Mc Donald Transit utilise (quand cela est possible en termes de qualité et de sécurité) des articles transformés, recyclés ou des pièces révisées de préférence aux pièces neuves.

Recyclage des tenues

À l'occasion du renouvellement de la tenue des 27 000 agents d'exploitation, la maison mère a mis en place un dispositif solidaire de collecte et de valorisation des anciennes tenues *via* une entreprise

d'insertion « Le Relais de Soissons » (Emmaüs France). C'est un enjeu environnemental important car en France, seuls 15 % des déchets textiles sont recyclés. Cette opération a permis de collecter 26 tonnes de déchets textiles dont 87 % en valorisation matière.

Sites tertiaires et industriels impliqués dans le tri sélectif

	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
Nombre	163	145	126

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

Déchets non dangereux (quantité totale) hors chantier

	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
Tonnes	15 569	21 520	17 076

Déchets dangereux (quantité totale) hors chantier

	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
Tonnes	5 347	4 275	4 849

2.3 LA PRISE EN COMPTE DES NUISANCES SONORES ET DE TOUTE AUTRE FORME DE POLLUTION SPÉCIFIQUE À UNE ACTIVITÉ

La stratégie de la RATP concernant les nuisances sonores et vibratoires repose sur cinq principes fondamentaux :

- la réduction du bruit à la source ;
- la prévention (gestion maîtrisée des nuisances) ;
- la mise en place de solutions curatives (protections phoniques, meulage, etc.) ;
- le dialogue constant avec les parties prenantes (riverains, élus territoriaux, etc.) ;
- l'investissement dans des programmes de recherche.

ACTIONS

Plaintes « riverains » : recensement et suivi des plaintes

L'accroissement du nombre des plaintes « riverains » au cours des 20 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 ou vibratoires détaillées au domicile du plaignant.

En 2015, 93 plaintes pour la maison mère ont été comptabilisées en plus par rapport à 2014. Cette augmentation n'a pourtant pas pour

(1) DEEE : déchets d'équipements électriques et électroniques.

(2) Recy-go : service de collecte de papier proposé par le Groupe La Poste.

origine une dégradation importante de la qualité des infrastructures. Elle traduit plutôt la variation de la sensibilité des riverains au bruit en raison de plusieurs facteurs (multi-exposition, cumul des niveaux sonores au cours d'une journée, effet socioculturel, dégradation du cadre de vie, etc.). De même, de plus en plus de voyageurs portent une attention particulière à la qualité de service (intelligibilité des messages diffusés, bruit des équipements, etc.) qui se traduit par la nature des réclamations reçues cette année.

Aussi, lors des périodes de construction et de travaux immobiliers, la maison mère et Logis-Transports mettent en place les dispositifs suivants : des comités de pilotage de quartier avec leurs équipes, les entreprises, les élus et les riverains, des systèmes de surveillance continue des bruits et des vibrations émises pendant les travaux ainsi que des sites Internet de proximité, conçus en collaboration avec une entreprise d'insertion liée aux technologies numériques.

Réclamations des parties prenantes concernant le bruit et les vibrations

	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
Nombre	734	624	426

Réduction des nuisances sonores

Afin de réduire les nuisances sonores et vibratoires, la RATP met en œuvre sur son réseau plusieurs types d'actions et notamment :

- dans le cadre des chantiers : la réalisation d'un plan de gestion des nuisances, la modélisation en amont des impacts des travaux pour adapter en conséquence les méthodes et/ou les techniques de travail (horaires, processus, communication auprès des riverains et des collectivités locales) ;
- le renouvellement du matériel roulant existant par des matériels plus silencieux : le dernier matériel MI09 sur le RER A contribue à une diminution sonore de 3,5 dB(A) par rapport au MS61 et de 1,5 dB(A) par rapport au matériel MI84 ;
- la pose de dispositifs spécifiques : un tapis anti-vibratile sous le ballast dans les zones particulièrement sensibles (sur la ligne A du RER, à la suite des travaux de RVB) ;
- et dans le cadre des futurs projets : la réalisation en amont d'études des impacts acoustiques et vibratoires afin de dimensionner des solutions préventives pour ne pas nuire au cadre de vie des riverains ; une vigilance particulière est apportée à la non-crédation de point noir du bruit mono- ou multi-exposition.

De plus, la maison mère fournit aux préfets des départements impactés les classements de ses infrastructures ainsi que les cartographies sonores réalisées selon la directive européenne 2002/49/CE. Elle participe également à l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'État, des communes et des EPCI (établissements publics de coopération intercommunale) concernés.

En 2015, la maison mère a consacré 2,3 M€ en meulage sur les réseaux métro, RER et tramway.

Les filiales de RATP Dev expérimentent également plusieurs dispositifs antibruit et/ou antivibratoires :

- Metrolink RATP Dev Ltd a effectué des tests pour combattre le phénomène de crissement des roues dans les courbes par la projection de composés modificateurs de frottement sur les rails ;

- Gest à Florence a expérimenté deux dispositifs antivibratoires : un système automatique de lubrification antibruit avec injection sur boudin et plan de roulement sur deux bogies du tramway ; un dispositif de lubrification avec des buses dans le rail sur une portion de voie avant courbe afin de lubrifier les boudins de roues au passage des trains sur les deux rails ;
- en Afrique du sud, BOC a installé des murs antibruit le long des zones sensibles. Des mesures de bruit sont effectuées deux fois par an pour vérifier la conformité aux normes et aux standards locaux.

Personnes (*) exposées au seuil limite de la directive UE 2002/49/CE

Maison mère	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
Nombre	583	620	716

(*) Nota bene : il s'agit des riverains exposés au seuil limite.

En 2015, la finalisation de la première tranche des travaux de résorption des points noirs du bruit (PNB), menée depuis quatre ans dans le cadre d'une convention Ademe/RATP sur le périmètre de la maison mère, a permis de traiter 17 logements *via* l'isolation acoustique des façades (fenêtres, coffres de volets roulants, grilles d'aération, portes, etc.). Les diagnostics acoustiques et thermiques effectués avant travaux dans tous les logements en situation de PNB ont montré que six logements étaient déjà conformes. Trois propriétaires ont refusé de faire réaliser les travaux de résorption alors que leur logement était éligible. Ainsi, entre 2014 et 2015, 37 personnes ont pu bénéficier d'une amélioration de leur cadre de vie. En effet, sur les 17 logements traités, ne sont comptabilisés que ceux qui ont été réceptionnés dans l'année et dont les performances acoustiques répondent bien aux exigences de réduction réglementaire.

3 • Utilisation durable des ressources

3.1 LA CONSOMMATION D'EAU ET L'APPROVISIONNEMENT EN EAU EN FONCTION DES CONTRAINTES LOCALES

L'utilisation durable de l'eau fait partie intégrante de la performance environnementale du Groupe. Pour optimiser et valoriser cette ressource, la maison mère réutilise une partie de ses eaux d'exhaure (ou eaux d'infiltration)⁽¹⁾ et met en place des systèmes de recyclage d'eau de lavage. Elle a participé à ce titre aux ateliers de la « Ville intelligente et durable 2020 », organisés par la Ville de Paris en 2015.

ACTIONS

Récupération des eaux d'infiltration

La maison mère recherche des possibilités d'usage des eaux d'infiltration ou eaux d'exhaure dans une logique vertueuse. Une partie de ces eaux est renvoyée vers le milieu naturel (Seine, canal Saint-Martin, canal Saint-Denis) pour éviter d'envoyer des eaux de bonne qualité en station d'épuration. Une autre partie est réutilisée par l'entreprise : par exemple, pour l'arrosage de la plateforme engazonnée du tramway T3b.

(1) Il s'agit des volumes d'eau recueillis par les postes d'époussetage répartis sur le réseau de métro/RER et préservant les tunnels d'un risque d'inondation.

En 2014, l'entreprise a signé une convention de partenariat avec Eau de Paris pour étudier les possibilités de réinjecter une partie de ces eaux d'exhaure dans le réseau d'eau non potable de la ville.

Par ailleurs, des campagnes de sensibilisation sont régulièrement menées auprès des personnels des sites industriels et tertiaires (affichage, tableaux de bord de suivi de consommation).

Recyclage des eaux de lavage

Sur le réseau ferré, certaines stations de traitement sont équipées de système de recyclage. Depuis 2012, les nouveaux sites de maintenance et de remisage (SMR) des tramways franciliens sont tous équipés d'un système de recyclage des eaux permettant de limiter considérablement l'utilisation des ressources en eau. Pour les centres bus, le taux de recyclage annuel global sur l'année 2014 était de l'ordre de 70 %.

En 2015, plusieurs filiales de RATP Dev ont investi pour se doter de systèmes performants de lavage des bus et des trains qui leur offrent une grande économie de ressources. Les Cars Perrier ont mis en place un système de recyclage des eaux de lavage. Au Royaume-Uni, Metrolink RATP Dev Ltd utilise de l'eau recyclée pour le lavage des tramways. Aux États-Unis, Mc Donald Transit a révisé son système de lavage pour maximiser la récupération des eaux et Fullington a réduit le cycle de lavage des cars scolaires dans la limite des engagements contractuels (soit une fois par semaine). En Afrique du Sud, le système de recyclage quotidien des eaux de lavage des trains permet à BOC de réutiliser l'eau pendant au moins six mois.

Sites équipés d'un système de recyclage des eaux

	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
Nombre	68	51	51

Pour l'année 2015, la consommation d'eau de la maison mère communiquée est la consommation d'eau obtenue sur la base des factures réceptionnées jusqu'au 28 janvier 2016.

Consommation totale d'eau rattachée à un réseau public (quel que soit son usage)

	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
m ³	1 186 106	1 207 034	920 531

3.2 LA CONSOMMATION DE MATIÈRES PREMIÈRES ET LES MESURES PRISES POUR AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DANS LEUR UTILISATION ÉNERGÉTIQUE

En s'engageant dans une démarche d'éco-conception et d'éco-spécification de l'ensemble de ses projets d'infrastructure, de bâtiment, de matériel roulant et de système d'information, la maison mère encourage les choix de produits ou de systèmes moins énergivores, à durée de vie plus longue et plus performants économiquement. Les stations et les sites industriels sont conçus pour minimiser les impacts sur l'environnement. Les achats de matériels roulants intègrent des spécifications environnementales.

Les réalisations de la SEDP répondent toutes aux critères de performance énergétique. Dans les consultations d'appels d'offre, Promométo a introduit un critère environnemental (éclairage LED, réfrigération des vitrines, etc.). Ce critère représente un tiers de la note globale.

Par ailleurs, la maison mère est engagée dans une démarche globale de réduction des consommations de matières premières de la logistique. La plateforme logistique de Boissy-Saint-Léger est certifiée ISO 14001 et, en tant que telle, elle veille à réduire sa consommation de matières premières.

ACTIONS

Démarche d'éco-conception

La maison mère s'est dotée d'un référentiel d'intégration du développement durable pour toutes les phases des projets :

- dès la phase étude du projet : recherche de solutions écologiques ;
- lors de la phase travaux : construction écoresponsable, chantier à faible impact environnemental ;
- durant la phase d'exploitation-maintenance de l'ouvrage : adaptation de la température selon les saisons, utilisation de matériaux particuliers, récupération des eaux de pluies, toitures végétalisées, panneaux photovoltaïques, etc.

La démarche d'éco-conception trouve sa concrétisation dans les créations des nouveaux SMR des tramways et dans les prolongements de lignes de métro (lignes 1, 4 et 14) :

- les SMR des T2 à Bezons et T3b à la Porte de Pantin bénéficient d'installations de ventilation et de chauffage peu consommatrices d'énergie : une pompe à chaleur reliée à des sondes géothermiques et un puits canadien. 900 m² de panneaux photovoltaïques ont été installés sur les toits du SMR du T3 pour produire l'électricité. Le SMR du T8 comporte : une isolation thermique dès la phase de conception, le recyclage des eaux du site, 1 600 m² de toits végétalisés, 144 panneaux photovoltaïques et un dispositif de géothermie ;
- un dispositif de captage géothermique a été installé sur paroi moulée dans deux stations de métro, dans le cadre des travaux de prolongement de la ligne 14. Ce dispositif, qui devrait couvrir 100 % des besoins en chauffage et en climatisation de la station, représente une première pour une station de métro de cette envergure.

Cette démarche se concrétise également à RATP Dev. En France, la filiale Céobus a construit un dépôt éco-conçu, incluant un système de récupération et de traitement des eaux de lavage des bus et des cars, des cuves souterraines de stockage des lubrifiants et des terrasses végétalisées.

Pour sa part, la SEDP propose systématiquement :

- pour les projets confiés en MOD (maîtrise d'ouvrage déléguée) : une démarche d'éco-conception visant à réduire l'impact environnemental des ouvrages sur leur cycle de vie *via* des certifications HQE BREEAM ou LEED⁽¹⁾ ;
- et pour les surfaces tertiaires exploitées : un cahier des charges environnementales pour les matériaux de second œuvre, incluant des matériaux A+ pour la qualité de l'air et des matériaux certifiés NF ou écolabel européen.

(1) BREEAM : BRE Environmental Assessment Method – LEED : Leadership in Energy and Environmental Design.

Intégration de critères d'éco-conception dans les marchés

Le marché des LED du réseau souterrain de la maison mère (métro et RER) a été soumis à l'intégration de plusieurs critères d'éco-conception qui ont permis de récompenser le projet avec le cycle de vie du produit ayant le moins d'impact sur l'environnement.

Signature de la charte RSE du Grand Paris

La RATP, SNCF Réseau et la Société du Grand Paris ont signé le 5 octobre 2015, en partenariat avec la préfecture de région, une charte de responsabilité sociétale des entreprises (RSE). Cette charte intègre notamment les problématiques de santé et de sécurité dès la conception des ouvrages et des chantiers de réalisation.

Politique papier

La maison mère poursuit sa politique de réduction de la consommation du papier. Elle suit ses consommations de ramettes de papier, paramètre son parc de photocopieurs et mène des campagnes de sensibilisation sur ses sites tertiaires. Elle privilégie aussi l'utilisation de supports de communication et de papier respectueux de l'environnement en recourant le plus possible au papier recyclé, écolabellisé PEFC (Programme européen des forêts certifiées) et/ou FSC (Forest Stewardship Council). Conformément à la nouvelle réglementation française de 2013, elle entend améliorer :

- la prise en compte des impacts écologiques des produits imprimés ;
- le coût de gestion de leur fin de vie ;
- l'amélioration de la recyclabilité des papiers.

Toutes les filiales possèdent également une politique papier : les impressions se font recto verso, les photocopieuses sont « bridées » avec un code d'accès, le papier est recyclé et/ou écolabellisé. Metrolink RATP Dev Ltd a fait de la réduction de la consommation de papier un axe clé de sa politique environnementale avec un objectif cible de réduction du volume de papier consommé par employé. Elles numérisent également l'ensemble de leurs documents : Open Tour généralise le e-ticket et le ticket sur smartphone. Enfin, Logis-Transports a décidé de mettre en place une politique d'achats socialement responsable, intégrant la prise en compte par les prestataires des critères d'économie des ressources comme l'utilisation de papier recyclé.

3.3 LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE ET LES MESURES PRISES POUR AMÉLIORER L'EFFICACITÉ ET LE RECOURS AUX ÉNERGIES RENOUVELABLES

Les modes de transport collectif consomment relativement peu d'énergie par voyageur transporté. Le trajet d'un voyageur en métro ou en RER nécessite huit à 10 fois moins d'énergie que le même parcours en voiture particulière ; un bus, deux fois moins. Pour autant, la maison mère s'est engagée à réduire d'ici 2020 ses consommations d'énergie de 15 % et ses émissions de GES de 20 % par voyageur-kilomètre par rapport à l'année de référence 2004.

ACTIONS

Modernisation du parc de trains

La modernisation du parc des matériels roulants ferroviaires du métro parisien s'est poursuivie en 2015 : le matériel MF01 équipe progressivement la ligne 9 du métro parisien (après les lignes 2 et 5, totalement équipées depuis 2014). Les relevés de consommation d'énergie au départ des PHT (Postes à haute tension) pour l'année 2014 confirment la baisse de consommation engendrée par ce matériel : jusqu'à 40 % sur la ligne 2 par rapport à l'ancienne génération de matériel.

La modernisation du parc des matériels roulants de la ligne A du RER se poursuit également avec le matériel MI09. Les relevés de consommation réalisés en 2015 sur les 21 éléments équipés de compteurs d'énergie du MI09 indiquent une baisse de 30 % par élément par rapport au MI2N.

Mesures pragmatiques à RATP Dev

- Open Tour à Paris a effectué un important travail de maintenance des bus (réglage/adaptation des moteurs, ajout d'additif dans le carburant, baisse des kilomètres haut-le-pied par la création de parkings de remisage de proximité).
- La Compagnie de transport du Lac du Bourget (CTLB) opère un suivi des consommations énergétiques et des ressources en matière première, accompagné en termes de management d'une mesure d'intéressement du personnel aux économies réalisées.
- Gem'Bus à Genève et STIHS Touriscars dans la région Rhône-Alpes ont toutes deux informatisé le suivi de la consommation du carburant au travers du logiciel Wincarb. Ce logiciel permet d'optimiser en permanence les tableaux de marche afin d'éviter des haut-le-pied consommateurs d'énergie.
- Au Royaume-Uni, LUB a introduit un nouveau biodiesel avec 20 % de biocarburant.
- Aux États-Unis, Mc Donald Transit a réalisé une analyse des coûts complets. Fullington Auto Bus Company a fait l'acquisition d'autocars avec un meilleur rendement énergétique : 28 litres au 100 au lieu de 43.
- En Algérie, RATP El Djaïr et la Setram contrôlent les bons d'essence distribués pour les véhicules de service.

Récupération d'énergie au freinage

La récupération d'énergie au freinage est un levier majeur de réduction des consommations d'énergie des matériels roulants ferrés. Dans le cas de freinage électrique par récupération, le moteur électrique fonctionne comme un générateur qui récupère l'énergie cinétique du véhicule et la convertit en électricité. L'énergie ainsi récupérée peut alimenter les auxiliaires du véhicule ou encore un autre matériel roulant qui accélère à proximité.

Sur le RER A, le matériel MI09 est équipé de ce système qui procure un gain de consommation d'énergie par voyageur transporté de 20 % à 55 % selon les matériels remplacés : 55 % par rapport au MS61, 31 % par rapport au MI84 et 20 % par rapport au MI2N.

Au Royaume-Uni, Metrolink RATP Dev Ltd expérimente sur le tramway un limiteur de traction. Les essais seront poursuivis en 2016 dans l'optique d'une généralisation.

Recours aux énergies renouvelables

Dès la phase conception de ses projets, la maison mère étudie désormais systématiquement l'opportunité de recourir aux énergies renouvelables (voir point 3.2)

100 % des gares et stations éclairées par LED

En 2013, la maison mère a lancé un vaste programme de *relamping* de ses gares et stations. D'ici 2016, l'ensemble de l'éclairage des 303 stations de métro et 66 gares RER sera entièrement réalisé par LED. Ce projet doit permettre de réduire de plus de 50 % la consommation d'énergie électrique nécessaire à l'éclairage des espaces voyageurs du métro et du RER et de diminuer d'autant les émissions de GES associées. La RATP sera le premier réseau de cette envergure à être intégralement équipé en LED.

Les filiales de RATP Dev ont fait du *relamping* à leur dimension. En France, les Cars Perrier ont remplacé les néons de l'atelier par des diodes. En 2015, Bournemouth Transport Ltd a installé des LED dans le garage et l'atelier.

Patrimoine immobilier

La RATP mène une politique active de performance énergétique à l'occasion de la rénovation ou de la création de ses sites tertiaires et industriels. Citons pour exemple :

- la rénovation énergétique des systèmes techniques du siège social couronnée par la certification HQE-exploitation en avril 2015 sur les deux axes « Bâtiment durable » et « Gestion durable » (une certification reconductible chaque année pendant cinq ans) ;
- l'installation d'une pompe à chaleur dans un SMR, permettant de couvrir 90 % des besoins en chauffage du site (3 000 m²) ;
- la conception bioclimatique de l'atelier de maintenance du métro de la ligne 9, à Boulogne-Billancourt afin d'en améliorer la performance énergétique.

Développement d'un écosystème de mobilité urbaine

Le programme « porte-à-porte » a pour objectif de faciliter la mobilité des clients et de constituer un levier majeur pour abandonner la voiture individuelle. Quatre axes de développement sous-tendent ce programme :

- de nouvelles offres et de nouveaux services sur l'ensemble de la chaîne de mobilité ;
- des informations multimodales ;
- des solutions alternatives à la voiture individuelle ;
- une billettique augmentée pour des trajets « sans couture ».

La maison mère met à disposition dans 94 gares et stations du réseau, 1 200 places de stationnement sous abri et en libre accès pour les vélos. Ces places de vélos sont désormais géolocalisées dans l'application RATP. D'autres démarches ont été initiées :

- un partenariat avec les Taxis G7 offrant un numéro prioritaire et une réduction de 15 % sur les taxis WeCab durant le chantier RVB de la ligne A du RER ;
- l'intégration de l'information en temps réel sur la disponibilité des Vélib' dans l'application RATP.

Consommation totale d'énergie

	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
ktep (kilotonnes équivalent pétrole) ^(*)	290,78	258,36	256,55

(*) 1 ktep = 11,63 GWh.

Répartition de la consommation d'énergie par usage

En %	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
Traction ferroviaire	34,6	37,5	36,7
Traction bus	45,4	40,7	39,5
Bâtiment	20,0	21,8	23,8

3.4 L'UTILISATION DES SOLS

(Périmètre de la maison mère)

La RATP est l'une des dernières entreprises industrielles à exercer en centre-ville des activités d'exploitation et de maintenance. La politique patrimoniale de la RATP poursuit deux objectifs : développer son outil de production et optimiser l'emprise de ses sites industriels en les intégrant à la ville et en favorisant une mixité fonctionnelle alliant logement, emploi industriel et 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.

ACTIONS

Projet des Ateliers Vaugirard

Le projet des Ateliers Vaugirard inclut la création d'une rue, de logements sociaux, d'un accueil petite enfance et d'espaces verts. Le respect de l'environnement est au cœur du projet, que ce soit en termes de performance énergétique, d'intégration paysagère ou de chantier à faible nuisance. Le programme de 440 nouveaux logements a été conçu par des équipes d'architectes, de paysagistes et de spécialistes de la construction durable. Les logements seront certifiés « Habitat et Environnement » et les surfaces d'activité seront à la norme « NF bâtiment tertiaire-démarche HQE ».

4 • Changement climatique

4.1 LES REJETS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES)

Le groupe RATP poursuit ses efforts pour améliorer continuellement l'efficacité énergétique de ses systèmes de transport et pour être une référence dans la conception et l'exploitation.

La politique climat de la maison mère vise à réduire son empreinte carbone. La maison mère réalise un bilan actualisé de ses émissions de GES tous les trois ans. Réalisé en 2015, ce bilan montre une diminution de 10 % des émissions de GES liées à la consommation énergétique par voyageur-kilomètre transporté sur la période 2004-2014. C'est un bilan très positif qui résulte directement de la politique énergie de la RATP.

ACTIONS

COP21

L'année 2015 a été marquée par la 21^e Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (COP21). Pour la première fois, les représentants de 196 pays se sont réunis à Paris pour parvenir à un accord universel sur le climat.

La RATP était au rendez-vous. Elle a joué un rôle majeur pour le transport et l'accueil des milliers de personnes venues sur le site de la COP21 et pour l'accompagnement des événements (réunion des 1 000 maires notamment). Elle a ainsi mobilisé près de 200 conducteurs et 100 bus pour assurer la desserte des participants entre les différents sites de l'événement, avec des bus hybrides, GNV ainsi que des minibus électriques et des véhicules électriques expérimentaux Bluetram (groupe Bolloré).

En étant force de propositions dans les différentes tables rondes et les débats organisés pour l'événement, la RATP a également porté sa vision de la mobilité durable et connectée avec la ville intelligente, au service des voyageurs.

À travers l'affichage dans les espaces du métro et du RER, la RATP a participé à des actions de sensibilisation de la société civile aux enjeux climatiques (diffusion de la campagne de communication des organisateurs de la COP21, expositions de photographies, etc.).

Et pour prolonger en interne les débats de la COP21, la maison mère a mis en place un blog interne « *Yes, we COP!* », destiné à l'ensemble de ses 45 000 collaborateurs. Cet espace d'échanges permettait à tous de : s'informer sur les enjeux du changement climatique, suivre les conférences, découvrir les actions mises en œuvre par les différents départements de la RATP, échanger et proposer de nouvelles idées (voir point 1.2).

Bus2025 : le mode bus dans la ville de demain

La réflexion prospective Bus2025 sur un mode bus 100 % propre et durable dans la ville de demain, s'organise autour des trois grands axes stratégiques suivants :

- accompagner l'évolution de la mobilité en cohérence avec le développement du territoire régional ;
- anticiper les attentes des territoires et des voyageurs pour 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 bioGNV et le recours à des modes alternatifs innovants.

Dans le cadre de la COP21, la RATP a rassemblé en avant-première à Paris 12 véhicules « à faible émission » de 11 fabricants du monde entier, représentatifs des différentes technologies alternatives au 100 % diesel, en écho aux expérimentations soutenues par le département de maintenance des bus de la RATP : des bus électriques, au biogaz, au biocarburant et à l'hydrogène.

Participation à 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, qui figure parmi 35 partenaires, est leader du programme « Pôle gare hub énergétique ».

Expérimentation avec l'Ademe d'une méthode de quantification

En 2015, la maison mère a expérimenté avec l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) une nouvelle méthode de quantification des émissions de GES. Cette méthode permet de mesurer l'impact d'une action en termes d'émission de GES, en amont, de façon à éclairer la décision et en aval, de façon à mesurer l'impact de l'action.

Chantier Aubervilliers-ligne 12 : un exemple d'intégration

Dans le cadre du dispositif environnemental du chantier de prolongement de la ligne 12 à Aubervilliers, la proximité du canal Saint-Denis a permis de privilégier le transport des matériaux et des déblais par voie fluviale. Ce dispositif permet d'économiser entre 40 000 et 50 000 allers-retours en camion.

Les deux tableaux ci-dessous montrent une augmentation notable des émissions de GES (bâtiments et traction) pour 2015 : celle-ci résulte de l'extension du périmètre de consolidation (huit filiales supplémentaires prises en compte en 2015) et du développement de l'offre de service notamment pour la maison mère (plus de véhicules.kilomètre).

Émissions de gaz à effet de serre des bâtiments^(*)

	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
Tonnes de CO ₂ équivalent	99 249,7	92 577	91 631

(*) Voir note méthodologique.

Émissions de gaz à effet de serre de la traction^(*)

	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013
Tonnes de CO ₂ équivalent	623 668	522 081	480 855

(*) Voir note méthodologique.

Indicateur Groupe hors les filiales Orlyval Service et Metrolink.

4.2 L'ADAPTATION AUX CONSÉQUENCES DU CHANGEMENT CLIMATIQUE

La maison mère est concernée à différents niveaux par les évolutions climatiques : la gestion du réseau d'infrastructure ferroviaire, l'exploitation et la maintenance d'un système de transport (transport des voyageurs, gares et stations, systèmes d'information et de communication), l'achat des matériels roulants bus et ferrés et la conception de nouvelles infrastructures (bâtiment ou infrastructure ferroviaire).

Le risque climatique majeur est le risque inondation des réseaux souterrains. La maison mère a donc engagé un diagnostic des vulnérabilités des réseaux liées à la nappe. Le risque de crue centennale de la Seine est traité dans le paragraphe relatif aux moyens consacrés à la prévention des risques environnementaux (voir point 1.3).

ACTIONS

Chauffage modéré et ventilation réfrigérée dans le RER

Depuis 2009, dans la plupart des trains des lignes A et B du RER, le chauffage se déclenche quand la température descend en dessous de 15 °C. L'économie d'énergie globale peut aller de 5 à 30 % selon les modèles de train. La ventilation réfrigérée permet de rafraîchir l'air soufflé dans les trains et de combattre les apports thermiques dégagés par les voyageurs. Ce système de ventilation est moins énergivore que la climatisation mécanique forcée (VMF).

Mesures de prévention des filiales de RATP Dev

Les filiales de RATP Dev disposent de plans de prévention adaptés aux conditions climatiques locales plus ou moins sévères : des risques d'enneigement et de crue (France et Royaume-Uni avec des plans hiver spécifiques) aux risques de tornades ou de typhon (aux États-Unis, en Chine à Hong Kong).

La Société du téléphérique du Salève (STS HelvéCie) a placé un système électronique de surveillance qui détermine les bonnes conditions d'exploitation du téléphérique. En Algérie, RATP El Djazaïr a posé des portes anti-inondation sur une partie potentiellement inondable de la ligne B du métro.

5 • Protection de 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. À ce titre, la RATP entend contribuer aux objectifs de la Mairie de Paris sur ses domaines : « 100 hectares de toitures et murs végétalisés, dont 30 hectares dédiés à l'agriculture urbaine en 2020 ».

Dans le cadre du protocole signé avec la Ville de Paris pour la création de 2 000 logements, la SEDP a réservé cinq hectares à la végétalisation des toitures et aux jardins dont un tiers dédié à l'agriculture urbaine.

ACTIONS

Les sites tertiaires de la maison mère (siège social, Noisiel et Neuilly-Plaisance) sont couverts de 3 963 m² de surfaces végétalisées, entretenues sans produit phytosanitaire par un Esat⁽¹⁾.

Le potentiel de végétalisation visé à horizon 2020 pour le domaine immobilier est de 33 000 m².

Par ailleurs, la maison mère a mis en place un démonstrateur d'agriculture urbaine de 200 m², en partenariat avec l'université AgroParisTech (Institut des sciences et industries du vivant et de l'environnement). Elle a expérimenté, le long des voies de la ligne B du RER, l'éco-pâturage (une technique alternative de gestion des espaces verts visant à limiter l'usage d'engins mécaniques).

Les filiales de RATP Dev procèdent à la végétalisation des plateformes des lignes de tramway et de leurs sites tertiaires ou industriels. En 2015, Metrolink RATP Dev Ltd a été récompensé aux

Light Railway Awards pour le réaménagement végétalisé de l'arrêt du tramway Deansgate-Castlefield. Aux États-Unis, Fullington Auto Bus Company a procédé à la plantation d'espèces locales lors de la rénovation des bâtiments et a installé des rigoles de drainage biologiques dans les régions arides. BOC a passé un contrat avec une entreprise pour l'entretien de ses espaces avec de la végétation locale, conformément au programme 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 jusqu'à cinq euros de retombées dans le reste de l'économie⁽²⁾.

1.1 EN MATIÈRE D'EMPLOI ET DE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

Acteur majeur de l'économie régionale et nationale, le Groupe participe à l'emploi et au développement économique des territoires sur lesquels il opère. Au-delà de ses effectifs en Île-de-France, la maison mère génère des emplois directs et indirects partout en France au travers de ses achats. Ainsi, en 2015, les 2 604 M€ d'achats (CA achats facturés) ont généré 25 738 emplois indirects tout au long de sa chaîne d'approvisionnement. Ce chiffre, en augmentation par rapport à l'année 2014, est dû essentiellement à l'augmentation des dépenses liées aux matériels roulants ferroviaires et autobus sur la période (+ 134 M€ enregistrés par rapport à l'année 2014 dans ce secteur d'activité).

Nombre d'emplois directs/indirects

	2015 ^(*)
Nombre d'emplois directs/indirects générés par les achats (CA facturé)	25 738
Nombre d'emplois directs	10 887
Nombre d'emplois indirects	14 851

(*) Changement de méthodologie en 2015.

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.

Dans le cadre du partenariat signé en 2012 avec l'Association pour le droit à l'initiative économique (Adie), la Fondation poursuit son programme d'accompagnement au microcrédit : en Île-de-France,

(1) Esat : établissement et service d'aide par le travail (établissement médico-social réservé aux personnes en situation de handicap et visant l'intégration dans le monde du travail).

(2) Source : *Le transport public crée des emplois verts et favorise une croissance inclusive*, Union internationale des transports publics (UITP), janvier 2013.

où l'Adie a ouvert dans une station de métro une antenne pour accompagner les entrepreneurs qui rencontrent des difficultés à obtenir des financements pour leur projet ; sur les territoires où RATP Dev est présent, à Charleville-Mézières, Boulogne-sur-Mer, La Roche-sur-Yon, Vierzon ou Rennes.

1.2 SUR LES POPULATIONS RIVERAINES ET LOCALES

Acteur majeur de la vie des territoires qu'il dessert, le groupe RATP contribue au mieux-vivre ensemble et mène des actions en lien avec les questions de société.

En matière de logement, la RATP mène depuis plus de 20 ans une politique volontariste, notamment avec Logis-Transports, sa filiale de gestion locative. Fin 2014, la maison mère a signé un protocole avec la Ville de Paris pour la création de 2 000 logements à Paris d'ici 2024, dont au moins 50 % de logements sociaux, dans le cadre de la restructuration de ses sites industriels. En 2015, le chantier de modernisation d'un centre bus parisien a été lancé, qui permettra la création de 650 logements (dont 350 destinés aux étudiants et 170 au logement social).

En 2015, la maison mère s'est par ailleurs impliquée dans la lutte contre les violences faites aux femmes, sous l'impulsion de sa présidente qui en a fait un des éléments de ses orientations stratégiques. La campagne d'information gouvernementale contre le harcèlement et les violences sexuelles dans les transports et celle du secrétaire général des Nations unies pour l'élimination de la violence à l'égard des femmes et des filles ont été largement relayées sur les réseaux, et l'information sur les systèmes d'alertes existant pour la sécurité a été renforcée. La maison mère a accompagné des marches exploratoires de femmes sur le réseau pour identifier les points permettant d'améliorer l'expérience de transport grâce à la mise en œuvre de mesures concrètes.

Dans un autre domaine, Logis-Transports a réalisé une campagne pour réduire les incivilités dans ses résidences, sensibiliser et responsabiliser les locataires et aider à faire évoluer les comportements.

La Fondation mène des programmes permettant d'agir sur les territoires du Groupe. En 2015, 214 projets ont été soutenus, au bénéfice direct de près de 23 000 personnes⁽¹⁾. Le programme Destination entraide a permis d'accompagner 45 associations et environ 19 000 bénéficiaires. Ces projets sont le plus souvent portés par des structures créées par les habitants des quartiers, comme par exemple « Un canapé pour tous », un atelier d'écriture créé dans le 19^e arrondissement de Paris pour favoriser les rencontres entre voisins et revaloriser l'histoire individuelle et collective de ce quartier populaire.

(1) Au 31 octobre 2015.

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 d'une durée de cinq ans qui prévoit la réalisation d'objectifs quantifiés en matière de qualité et d'offre de service avec un mécanisme de bonus/malus.

Les relations avec les autorités organisatrices vont au-delà des liens contractuels. En 2014, la maison mère avait lancé le projet Bus2025, une réflexion sur l'évolution à dix ans du mode bus, dans un contexte de reconfiguration du paysage institutionnel, de mise en service d'une partie du réseau du Grand Paris Express et de transition énergétique programmée du matériel roulant. Cette démarche s'est poursuivie. Le groupe de travail constitué de représentants du Stif, de la SGP, d'élus et d'experts du transport, de l'environnement et de l'urbanisme, s'est réuni à plusieurs reprises lors d'ateliers thématiques. Une synthèse des travaux, *Inventons ensemble le bus de demain*, a été publiée. Les échanges avec les acteurs institutionnels se poursuivent pour mettre en œuvre la transition énergétique du parc de bus de la RATP.

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 partage des risques industriels et commerciaux. Dans ce contexte, les filiales développent des partenariats avec les collectivités locales, qui garantissent un lien dynamique avec les autorités en charge des territoires. Elles contribuent activement aux débats sur le transport : ainsi, les partenariats que RATP Dev entretient 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. En 2015, RATP Dev et la Fédération des villes de France ont mené une étude conjointe visant à faire émerger des solutions de transport public pour des villes avec des contraintes budgétaires très strictes. Les filiales sont aussi aujourd'hui souvent associées aux actions des autorités en charge de la sécurité publique dans les centres urbains, au travers de contrats locaux ou départementaux de sécurité (STU Vierzon, Timbus) ou de groupes de travail (Bournemouth, Hong Kong), comme d'autres acteurs importants des villes.

À l'international, le Groupe et l'Agence française de développement ont signé un accord de coopération pour promouvoir les savoir-faire français en matière de mobilité et transport urbain au service du développement durable des pays émergents, en particulier en Afrique subsaharienne.

2.1.2 LES ASSOCIATIONS DE VOYAGEURS DU TRANSPORT

L'écoute des associations de voyageurs est une préoccupation centrale et historique du groupe RATP au conseil d'administration duquel siègent deux représentants d'associations.

En Île-de-France, une convention signée en 1996 a créé une instance d'échange permanent avec les associations agréées. Les sujets abordés sont définis en fonction des souhaits des associations et de la RATP, les travaux font l'objet d'un rapport annuel. En 2015, les discussions ont notamment porté sur les questions de sûreté et de sécurité ferroviaire et les grands projets (automatisation de la ligne 4, schémas directeurs des lignes A et B du RER, projet Bus2025, accessibilité). Les sujets liés à l'actualité de la RATP, tels que le renouvellement des voies et du ballast sur la ligne A du RER, la mise en place du passe Navigo à tarif unique, le nouveau contrat avec le Stif, ou les orientations stratégiques de la présidente ont aussi été abordés.

De la même manière, les filiales cherchent à être toujours au plus près des attentes de leurs clients. Certaines ont pour seul interlocuteur l'autorité organisatrice, d'autres entretiennent des relations avec les associations de voyageurs : à Londres, Manchester, Bournemouth comme à Hong Kong, les échanges se déroulent sous l'égide des autorités organisatrices, de la chambre de commerce ou au sein de comités d'usagers. En France, ces discussions ont lieu au travers d'associations, de comités d'usagers (Boulogne-sur-Mer, Charleville-Mézières, Aix-les-Bains, FlexCité 77) ou d'associations de consommateurs (TVM). Il en va de même aux États-Unis (Mc Donald Transit).

Le Groupe échange aussi avec la communauté des voyageurs par le biais des réseaux sociaux. En Île-de-France, toutes les lignes de métro, de RER et de tramway exploitées par la RATP disposent de comptes Twitter dédiés depuis 2014. Un compte Twitter dédié au service clientèle, ouvert fin 2014, a complété ce dispositif digital. Certaines filiales recourent elles aussi à Internet et aux réseaux sociaux pour renforcer le contact avec les voyageurs (Vienne Mobilités, Champagne Mobilités, STDM, Gest). Enfin, depuis début 2016, un nouveau site web permet aux clients de saisir la médiatrice de la RATP en ligne en cas de litiges sur les dispositions commerciales des titres de transport, la qualité de service ou suite à une infraction⁽¹⁾.

2.1.3 LES ASSOCIATIONS DE DÉFENSE DE L'ENVIRONNEMENT

La maison mère siège au conseil d'administration d'Airparif, association agréée de surveillance de la qualité de l'air francilien, et est membre de Bruitparif (observatoire du bruit en Île-de-France). Elle entretient aussi une collaboration avec l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe). Depuis 2010, elle est

engagée dans la réduction des points noirs du bruit identifiés sur les communes d'Arcueil, de Cachan et de Gentilly. Ses experts sont en lien avec les riverains impactés par des nuisances acoustiques ou vibratoires. Elle est en outre liée par des conventions quadripartites (région, conseil général, communes) pour promouvoir une mobilité durable en Île-de-France. Ces aspects sont traités dans le volet environnemental du présent reporting.

Certaines filiales entretiennent des relations avec des structures en charge de l'environnement : en Afrique du Sud, BOC échange régulièrement avec les services environnementaux, aux niveaux local, provincial et national, non seulement pour prévenir tout impact de l'activité sur l'environnement mais aussi pour alerter les autorités en cas de détection de pollutions existantes, sans lien avec la filiale. En France, on citera pour exemple la collaboration de la Société du téléphérique du Salève avec les associations Nature et Montagne ou celle de TP2A avec l'ONG Prioriterre pour réaliser des plans de déplacement d'entreprises.

2.1.4 LES ASSOCIATIONS REPRÉSENTANT LES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP 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 la mise en accessibilité de ses réseaux de bus et de RER⁽²⁾ : aujourd'hui, 100 % des lignes de tramway et des bus parisiens, 65 % des bus de banlieue, la ligne 14 du métro et 63 des 65 gares RER de la RATP sont accessibles. Parallèlement, la maison mère mène une politique de service pour faciliter l'égalité d'accès au transport. Ses 28 000 salariés au contact de la clientèle sont formés pour répondre aux besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite (PMR).

La maison mère pilote un travail collaboratif permanent avec les associations, dans une logique de progrès continu, sur la base d'un protocole de concertation conclu avec neuf associations représentant les personnes en situation de handicap et à mobilité réduite. En 2015, elle a organisé des parcours d'experts au cours desquels des personnes en situation de déficit sensoriel évaluent des aménagements innovants (bandes de vigilance, balises sonores, bandes de guidage et d'interception, signalétique, manchons braille). En décembre, la ligne 10 a été la première ligne du métro parisien à obtenir le label S3A (accueil, accompagnement et accessibilité) qui témoigne de son engagement pour l'accueil et l'information des personnes en situation de handicap mental. Cette démarche sera élargie aux lignes 14 du métro et B du RER dès 2016. La maison mère a aussi poursuivi ses démarches pédagogiques pour changer le regard sur la mobilité des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite, avec *Accessible ensemble*, une série de films d'animation, lauréats de quatre festivals internationaux en 2015.

Dans ce domaine, les filiales françaises mènent des actions sur plusieurs axes, souvent en partenariat avec des associations (Association des paralysés de France, Jaccede.com) : CTY a mis en œuvre un accompagnement de chaque PMR lors de son premier voyage en bus ; CTB et Orlyval Service ont repensé l'accessibilité de leur site Internet et le nouveau site web de FlexCité a reçu le label argent Accessiweb ; FlexCité et Céobus recourent à des

(1) En 2014, le périmètre d'intervention de la médiatrice a été élargi aux filiales franciliennes de RATP Dev.

(2) Le métro parisien étant reconnu comme une exception par le législateur.

sous-traitants qui emploient des personnes en situation de handicap. À l'étranger, les filiales, notamment britanniques, sont très actives : à Manchester, RATP Dev poursuit son partenariat avec le Disability Design Reference Group ; Epsom Coaches accueille désormais les seniors en scooters électriques médicaux à bord des bus. Aux États-Unis, Mc Donald Transit reste un des leaders reconnus de la prise en charge des personnes en situation de handicap. En Chine, Hong Kong Tramways travaille avec une vingtaine de services et d'associations en charge des personnes en situation de handicap.

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 à différents organismes d'insertion et espaces d'intervention au service des jeunes et/ou adultes comme Pôle emploi, les missions locales, les Écoles de la deuxième chance (E2C), les plans locaux pour l'insertion et l'emploi (Plie), diverses associations pour le recrutement en emploi d'avenir, contrat d'accompagnement dans l'emploi, contrat de professionnalisation... Dans le même esprit, elle a participé en 2015 à une soixantaine de forums emploi en partenariat avec les collectivités locales. Elle poursuit en outre ses « Ateliers de mobilité », démarche pédagogique visant à expliquer l'utilisation des transports (lecture de plans, connaissance des différents modes...) à des populations socialement fragiles. Objectif : les rendre plus autonomes dans leurs déplacements, notamment pour la recherche d'un emploi et ainsi faciliter leur intégration. En 2015, près de 200 Ateliers de mobilité pour environ 2 000 bénéficiaires ont été assurés par des salariés de la maison mère et une quarantaine par Agir ABCD ou la Fondation agir contre l'exclusion (Face) dans le cadre d'une convention.

Les filiales sont aussi très impliquées : Logis-Transports a signé un partenariat avec une association qui propose une formation diplômante aux métiers de l'audiovisuel et du multimédia, avec l'université Paris VIII. STI Nièvre pilote un Groupement d'employeurs pour la qualification et l'insertion (Geqi) sur les métiers d'auxiliaire d'ambulance et de conducteur de car ; STI Centre a mis en place des préparations opérationnelles à l'emploi pour former une trentaine de demandeurs d'emploi en 2015 qui ont tous trouvé un poste. Cars Dunois, comme plusieurs filiales londonniennes, travaille à la reconversion des anciens militaires. STU Vierzon, Vienne Mobilités, TP2A facilitent le retour à l'emploi en offrant la gratuité du transport le premier mois de travail suivant une période de chômage. Metrolink RATP Dev Ltd a participé à Talent Match, une opération nationale visant à développer l'employabilité des jeunes.

En 2015, la Fondation groupe RATP a poursuivi ses partenariats de proximité en faveur de l'insertion professionnelle. Certains concernent les jeunes en décrochage scolaire, d'autres les jeunes diplômés issus de quartiers prioritaires, de zones de revitalisation rurale ou de milieux sociaux défavorisés ou encore les femmes en difficulté d'emploi. Par ailleurs, elle a aussi reconduit son soutien à un chantier d'insertion par les espaces verts mené par l'association Val Bio.

2.1.6 LES RELATIONS AVEC LES ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT

Le Groupe a une longue tradition de partenariat avec les établissements d'enseignement.

Dans ce cadre, la maison mère a signé en 2015 une convention avec un institut de formation en alternance pour faire découvrir ses métiers dans la maintenance, l'exploitation et la relation de services à des apprentis en formation dans les secteurs des technologies et systèmes industriels.

Dans les filiales, ces relations s'axent autour de cinq grands thèmes :

- la sensibilisation à l'utilisation des transports en commun pour des élèves du primaire et de collèges (Alger, Oran, Casablanca, Vierzon, Aix-les-Bains, La Roche-sur-Yon) ;
- la sécurité routière et la prévention des accidents (port de la ceinture) : TimBus a participé à une sensibilisation d'élèves de primaire lors de la Quinzaine des usagers vulnérables. Des exercices d'évacuation de cars, notamment sur les lignes scolaires, sont aussi fréquemment mis en place ;
- le respect des règles : Metrolink RATP Dev Ltd a organisé un concours autour des incivilités dans les transports auprès d'élèves de 9 à 14 ans. Le principe : concevoir des spots TV/radio sur les conséquences des incivilités et de la fraude. Une quinzaine a été postée sur les réseaux sociaux et les plus populaires projetés au Centre d'art contemporain de Manchester. En France, Valenciennes mène aussi des actions dans ce domaine ; STU Vierzon a mis en place une charte de bonne conduite adossée à la carte de transports scolaires, en lien avec les établissements ;
- l'ouverture aux métiers du transport pour les élèves en difficulté ou ceux des filières technologiques (Epsom Coaches, à Londres, Fullington Auto Bus Company aux États-Unis) ;
- l'ouverture aux universités : les filiales britanniques accueillent des élèves ingénieurs issus de différentes écoles ; Londres entretient des liens avec le Coventry City College et le College of North West London pour l'apprentissage et la formation d'ingénieurs ; Manchester avec le Bolton College et l'université de Leeds. En Italie, Gest accueille ceux de l'université de Florence.

La Fondation groupe RATP est aussi très active en matière d'éducation. Depuis 2009, son programme Trajets d'avenir accorde des bourses à des étudiants issus de milieux modestes, leur permettant d'accéder à des études longues ou à des filières d'excellence. Un accompagnement collectif et un soutien de mentors attirés issus du Groupe sont aussi assurés. Dans le cadre des partenariats avec l'Université de Cergy-Pontoise, avec Telecom ParisTech et Telecom SudParis, HEC, INSA Centre Val-de-Loire à Bourges, Sciences-Po et l'ONG Sizanani pour l'Université de Johannesburg, des rencontres avec des managers du Groupe sont organisées pour créer une passerelle vers le monde du travail. 83 étudiants ont bénéficié de ce programme en 2015.

Enfin, la Fondation a renforcé son engagement dans le programme de mécénat collectif Alliance pour l'éducation, qui lutte contre le décrochage scolaire des collégiens, avec un plus grand nombre de salariés investis dans le programme d'intervention dans les collèges.

2.2 ACTIONS DE PARTENARIAT

En Île-de-France, la maison mère a pour ambition de promouvoir la culture et le sport à travers les partenariats et les animations qu'elle déploie dans ses espaces. Des animations qui visent à agrémenter le parcours de ses voyageurs et à participer activement à la vie culturelle urbaine.

En 2015, elle a conclu plus d'une centaine de partenariats avec les acteurs clés de la ville et les institutions culturelles majeures :

- 60 partenariats culturels dédiés plus particulièrement à la musique, à la littérature et au patrimoine. Depuis 2013, la RATP a fait de la photographie le 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 ;
- une douzaine de partenariats sportifs dont celui avec la Fédération française de rugby, notamment à l'occasion de la Coupe du monde 2015. La neuvième édition des Mercredis du rugby a accueilli 300 collégiens issus de zones d'éducation prioritaire d'Île-de-France pour aborder de manière ludique le civisme dans les transports ;
- plus de 30 partenariats institutionnels, dont une dizaine dans le cadre de la COP21 (avec la Commission européenne, la Mairie de Paris, WWF, le conseil général de Seine-Saint-Denis, l'Agence française de développement...).

Les filiales mènent aussi des actions dans le cadre de partenariat ou de mécénat :

- des partenariats culturels : en France, CTVH contribue à la restauration d'une œuvre d'art à l'occasion de la réouverture du Musée des beaux-arts de Valenciennes ; au Royaume-Uni, RATP Dev sponsorise la Biennale des arts de Manchester ; Bournemouth accueille des artistes en résidence et expose leurs œuvres à bord des bus ; en Algérie, la Setram est partenaire de l'opération Constantine, capitale de la culture arabe ;
- des partenariats sportifs : de nombreuses filiales sont partenaires de clubs locaux, notamment de basket féminin, de rugby ou de handball. Orlyval Service soutient le handisport ;
- des partenariats humanitaires et caritatifs : les filiales britanniques et leurs salariés sont très impliqués et organisent régulièrement des opérations en vue de collecter des fonds : Manchester l'a fait en 2015 pour le Centre national de recherche sur le cancer ; Epsom Coaches a reversé 9 000 £ à une œuvre de bienfaisance, récoltées lors des portes ouvertes du 95^e anniversaire de la filiale. En France, TP2A fournit un transport gratuit pour les Restos du Cœur ; Sqybus et les Cars Perrier, des bus pour collecter et redistribuer des jouets à des enfants démunis à Noël.

La collaboration de RATP Dev avec la Fondation permet de proposer des partenariats sur les nouveaux territoires du Groupe :

- pour accompagner la mise en service de la première ligne de tramway de Washington, la Fondation s'est engagée fin 2015 avec l'association Horton's Kids pour financer un programme culturel et sportif au profit de collégiens issus de quartiers défavorisés sur le tracé du tramway ;
- en Afrique du Sud, en lien avec BOC, la Fondation a apporté son soutien financier aux états généraux de l'Alliance française en Afrique, en octobre 2015 à Johannesburg et contribué à mettre des livres en français à la disposition de la Mondeor High School⁽¹⁾ ;

Par ailleurs, à l'occasion de ses 20 ans, la Fondation a proposé aux salariés du Groupe de s'investir en donnant de leur temps personnel au bénéfice d'une trentaine d'associations porteuses de projets solidaires sur les territoires où le Groupe est présent. Au total, la Fondation a recueilli plus de 2 000 heures de bénévolat, soit l'engagement d'environ 260 personnes, en Île-de-France, en régions, mais aussi en Corée du Sud, en Afrique du Sud et en Inde.

(1) Importante école multiculturelle de la province du Gauteng, desservie par le Gautrain.

3 • Sous-traitance et fournisseurs

Dans cet 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 plusieurs axes : intégrer la RSE dans les pratiques achats, réduire l'impact environnemental, développer les achats socialement responsables, construire et maintenir des relations équilibrées avec les fournisseurs et les impliquer dans cette démarche. Référentiel interne, outils (guide achat, fiches pratiques...) et formation des acheteurs sont autant de moyens mis en œuvre.

En 2015, 10 acheteurs ont suivi la formation « achats responsables », un des modules obligatoires du parcours de formation des nouveaux acheteurs. L'objectif est la sensibilisation aux enjeux RSE, l'acquisition de compétences et le partage de bonnes pratiques.

Formation

	2015	2014	2013
Nombre d'acheteurs formés (depuis 2012)	143	133	113
Part des acheteurs en poste formés	84 %	83 %	70 %

En 2015, *Le Moniteur* a décerné le trophée « Achat durable » à la maison mère pour sa démarche globale concernant la nouvelle tenue des 27 000 agents d'exploitation, avec audits sociaux des sites de production, traçabilité des matières, utilisation de matières recyclées et recyclage des anciennes tenues.

3.1 PRISE EN COMPTE DANS LA POLITIQUE D'ACHATS DES ENJEUX SOCIAUX

Pour la maison mère, les conditions de travail chez les fournisseurs et le travail illégal constituent des points de vigilance (cf. Instruction générale IG 530 sur le travail illégal ou audits sociaux).

Au travers de ses achats, elle entend contribuer à la mise en œuvre des politiques publiques en faveur de l'emploi.

Depuis plusieurs années, la RATP intègre des clauses d'insertion dans les marchés qui s'y prêtent, notamment les travaux (génie civil, électricité, chauffage et climatisation, métallerie) et les prestations de service (nettoyage, déménagement informatique). La démarche qualitative visant à favoriser les dispositifs d'insertion efficaces s'est poursuivie. Ce processus interne permet un suivi des modalités d'exécution des clauses d'insertion par les entreprises titulaires sur les nouveaux projets de prolongement de ligne.

Le montant des achats auprès du Secteur adapté et protégé représente 707 k€ en 2015, soit une hausse de 50 % par rapport à 2014, ce qui traduit bien la mobilisation des acheteurs sur le sujet du handicap. Les prestations confiées aux Établissements et services d'aide par le travail (Esat) et aux Entreprises adaptées (EA) se sont enrichies en 2015 : prestation traiteur, impression grand format, transport des salariés handicapés de la maison mère, fournitures de chocolats, de

calendriers, rénovation de mobilier médical, fabrication de housses de protection pour l'intervention en fosse sur le matériel ferré.

Enfin, en octobre 2015, la maison mère a signé, aux côtés de SNCF et de la Société du Grand Paris, une charte d'engagement RSE pour les marchés du Nouveau Grand Paris visant à favoriser les bonnes pratiques sociales en matière d'insertion, de conditions de travail, de lutte contre le travail illégal et d'accès à ces marchés pour les PME.

Insertion

	2015	2014	2013
Nombre d'heures d'insertion réalisées (clauses et achats directs)	291 000	290 000	140 000
Nombre de bénéficiaires des dispositifs d'insertion	515	536	320
Nombre de marchés avec clause d'insertion (en cours d'exécution)	131	90	83
Montant des achats auprès du Secteur adapté et protégé (montant des factures HT en k€)	707	472	630

Logis-Transports met elle aussi en œuvre des clauses d'insertion par l'économie et l'emploi dans tous ses marchés de travaux.

À l'étranger, la prise en compte des enjeux sociaux dans les processus achats s'inscrit généralement dans le cadre des législations en vigueur. Manchester a développé un programme d'audits pour vérifier que sous-traitants et fournisseurs répondent bien

aux exigences contractuelles dans les domaines de la santé, de la sécurité et de l'environnement. Les filiales londoniennes s'appuient en la matière sur l'Ethical Trading Initiative Base Code. En Italie, les fournisseurs doivent produire, dès les appels d'offres, un document spécifique prouvant leur respect des obligations légales en matière sociale. En Afrique du Sud, sous-traitants et fournisseurs font l'objet d'inspections pour vérifier le respect des obligations légales et des engagements en matière d'achats durables.

3.2 IMPORTANCE DE LA SOUS-TRAITANCE ET PRISE EN COMPTE DANS LES RELATIONS AVEC LES FOURNISSEURS DE LEUR RSE

Pour les 4 899 fournisseurs de la maison mère en 2015, les résultats se présentent comme suit :

Fournisseurs

	2015	2014	2013
Nombre de fournisseurs (directs) de la maison mère	4 899	4 724	4 524
Part des fournisseurs implantés en France (en pourcentage)	97	95,8	95,8
Part des PME parmi les fournisseurs directs (en pourcentage)	67	64	63 ^(*)
CA achats facturé auprès des PME (en M€)	453	361	343 ^(*)
Part du CA achats facturé auprès des PME / CA achats facturé global (28 % hors énergie et matériel roulant)	17	16,6	14,8 ^(*)

(*) 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 leur facilite l'accès à ses marchés en mettant en œuvre plusieurs leviers : l'allotissement, la dématérialisation des procédures, l'ouverture à variante, l'incitation à répondre en co-traitance/sous-traitance. Elle a aussi anticipé l'abaissement du plafond de la capacité financière des candidats.

Chaque année, Pacte PME réalise pour la maison mère une enquête auprès de ses PME pour caractériser la relation client-fournisseurs et identifier les axes de progrès. La restitution, en présence d'une vingtaine de PME, a été un moment privilégié d'échange avec les acheteurs.

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.

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). La charte d'engagement RSE pour les marchés du Nouveau Grand Paris signée par la maison mère, comme la charte des achats responsables applicable à Telcité et à ses fournisseurs, signées en 2015 (cf. paragraphe 7 et 10.1), témoignent de cet engagement.

Pour les marchés de l'habillement, des audits sociaux sont réalisés sur les sites de production. Les résultats de ces audits, confiés à un cabinet indépendant, conditionnent l'attribution des marchés et des actions correctives peuvent être demandées aux fournisseurs. En 2015, 10 audits ont été effectués et un site de production a été refusé (au Maroc).

Audits

	2015	2014	2013
Nombre d'audits sociaux réalisés dans l'année (habillement)	10	7	10
Nombre total d'audits depuis 2000	72	62	55
Nombre total de sites audités refusés depuis 2000	6	5	4

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. Elle s'appuie sur la maîtrise de référentiels techniques, de procédures et de compétences des personnels.

La maîtrise de ce risque est une préoccupation constante, tout au long de la vie des matériels : dès la conception, avec l'intégration d'exigences de sécurité aux spécifications, l'élaboration des dossiers de sécurité, les essais avant la mise en service ; pendant le cycle de vie, avec une maintenance basée sur des référentiels, un suivi des incidents, des retours d'expérience, des inspections.

Depuis 2012, une délégation générale à la sécurité ferroviaire est directement rattachée à la présidente. Elle intervient au sein de la maison mère comme dans les filiales du Groupe, dans le cadre d'un programme annuel d'audits de sécurité ferroviaire, validé par le comité exécutif du Groupe. En 2015, ses travaux ont concerné la surveillance des voies du métro et du RER, la disponibilité des systèmes de contrôle de vitesse, la gestion des lignes automatiques 1 et Orlyval en cas de conditions météorologiques dégradées, le respect de la signalisation sur le réseau de tramway de Manchester. Elle a aussi procédé à un audit du téléphérique du Salève (Savoie).

Parallèlement, la politique et le management de la sécurité ferroviaire et de la sécurité incendie sur le réseau ferré francilien ont été révisés afin de prendre en compte les évolutions des organisations internes à la RATP, de l'environnement externe et de la sécurité incendie.

Le savoir-faire reconnu du Groupe en matière de sécurité ferroviaire a été mis à contribution par les instances françaises et européennes : la délégation générale a ainsi apporté sa contribution à la refonte du décret de loi 2003-425 relatif à la sécurité des transports publics guidés, en partageant le retour d'expérience du Groupe avec les services de l'État ; elle a aussi participé aux travaux des instances européennes, dans le cadre du mandat européen M/486, visant à l'adaptation et à la création de normes en matière d'électrotechnique dans le domaine du rail urbain (métro, tramway).

NOTE MÉTHODOLOGIQUE RELATIVE AU REPORTING EXTRA-FINANCIER EXERCICE 2015

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), nommé organisme tiers indépendant (OTI) à cet effet.

Périmètre de reporting

Pour son troisième exercice de *reporting*, le groupe RATP a choisi de reporter sur la maison mère et 24 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* s'est ainsi étendu de 16 filiales de RATP Dev en 2014 à 24 en 2015 et 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 que le périmètre de la maison mère.
- « Actions de formation à l'environnement et à la qualité », et « Utilisation des sols » : ces informations sont à date indisponibles au niveau des filiales.
- « La consommation d'eau et l'approvisionnement en eau en fonction des contraintes locales » : ces informations sont à date non disponibles au Maroc et en Afrique du Sud.

Informations sociétales

Les deux informations relatives aux achats : « La prise en compte des enjeux sociaux et l'importance de la sous-traitance » et « Importance de la sous-traitance et 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.

Calendrier de reporting

Afin d'intégrer le *reporting* extra-financier (RSE) au rapport financier de l'entreprise, le calendrier du *reporting* RSE s'est rapproché du calendrier du *reporting* financier : il couvre l'exercice clos 2015. Les informations sociales, environnementales et sociétales sont reportées sur l'année calendaire pleine, soit la période du 1^{er} janvier 2015 au 31 décembre 2015 (douze mois).

Organisation et contrôle interne

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). 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 la direction générale du Groupe.

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. Une cartographie des systèmes d'informations est à la disposition de l'OTI.

Outils de reporting

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

Spécificités et limites méthodologiques

Les informations sociales, environnementales et sociétales peuvent présenter des spécificités ou d'éventuelles limites méthodologiques pour plusieurs raisons : l'absence d'harmonisation 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.

Volet social

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 2015. De légères marges d'imprécision existent mais les tests effectués permettent de les considérer non significatives.

- Effectif total Groupe en équivalent temps plein : les filiales de RATP Dev incluent en plus de l'Epic les personnels en CDD recrutés pour faire face à un surcroît d'activité.
- Absentéisme : la direction financière a mis au point un correctif (distorsion entre les normes) permettant de rapprocher les résultats afin de consolider les données.

Volet environnemental

Les informations calculées sur la base de relevés de compteurs ou de factures n'incluent pas les données non disponibles à la date d'édition du rapport de gestion. Les informations manquantes ne sont, à ce jour, pas estimées dans les données présentées.

Quatre indicateurs environnementaux (nombre de sites certifiés, nombre de sites dotés d'un SME, sites équipés d'un système de recyclage des eaux et sites tertiaires et industriels impliqués dans le tri sélectif) ont fait l'objet de d'actualisation de leurs données.

Consommations d'eau : comme précisé ci-avant, la consommation de la maison mère communiquée est obtenue sur la base des factures réceptionnées à date de l'édition du rapport de gestion.

Consommations d'énergie et émissions de GES : le périmètre de reporting comprend les consommations d'énergie de traction induites par l'offre de transport et les consommations d'énergie des bâtiments. Les consommations de carburant des véhicules auxiliaires (véhicules de service, véhicules de fonction) et des groupes électrogènes sont exclues du périmètre.

Personnes exposées au seuil limite de la directive UE 2002/49/CE : l'indicateur est calculé en faisant abstraction de l'indice utilisé. 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. Ainsi, l'indicateur proposé représente le cumul de personnes exposées au seuil limite de la directive pour les indices Lden et Ln quel que soit le mode.

Volet sociétal

La RATP a adopté en 2015 un nouveau mode de calcul pour les indicateurs liés au nombre d'emplois directs et indirects générés, afin de mieux rendre compte de l'impact de son activité dans l'économie. Le chiffre d'affaires facturé de la maison mère est assimilé à une demande qui génère un niveau de production dans les différents secteurs de l'économie, qui est ensuite valorisé en emplois indirects sur la base de leur niveau de production respectifs.

RAPPORT DE L'UN DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

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

Exercice clos le 31 décembre 2015

Aux actionnaires,

En notre qualité de commissaire aux comptes de l'Épic RATP (ci-après « l'Établissement » ou « RATP »), désigné organisme tiers indépendant, accrédité par le Cofrac sous le numéro 3-1049⁽¹⁾, nous vous présentons notre rapport sur les informations sociales, environnementales et sociétales consolidées relatives à l'exercice clos le 31 décembre 2015 présentées dans le rapport de gestion (ci-après les « Informations RSE »), en application des dispositions de l'article L. 225-102-1 du Code de commerce.

Responsabilité de l'Établissement

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 aux protocoles de reporting utilisés par l'Établissement (ci-après les « Référentiels »), dont un résumé figure dans le rapport de gestion 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 requises sont présentes dans le rapport de gestion ou font l'objet, en cas d'omission, d'une explication en application du 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 mobilisé les compétences de six personnes et se sont déroulés entre octobre 2015 et avril 2016 sur une durée totale d'intervention d'environ six 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 aux normes d'exercice professionnel applicables en France 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 3000⁽²⁾.

(1) Dont la portée est disponible sur le site www.cofrac.fr.

(2) ISAE 3000 – Assurance engagements other than audits or reviews of historical financial information.

1. Attestation de présence des Informations RSE

Nature et étendue des travaux

Nous avons pris connaissance, sur la base d'entretiens avec les responsables des directions concernées, de l'exposé des orientations en matière de développement durable, en fonction des conséquences sociales et environnementales liées à l'activité de l'Établissement 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 avec la liste prévue par l'article R. 225-105-1 du Code de commerce.

En cas d'absence de certaines informations consolidées, nous avons vérifié que des explications étaient fournies conformément aux dispositions de l'article R. 225-105 alinéa 3 du Code de commerce.

Nous avons vérifié que les Informations RSE couvraient le périmètre consolidé, à savoir l'Établissement 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 du rapport de gestion.

Conclusion

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 requises.

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 directions 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 l'Établissement, 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 importantes, présentées à l'annexe 1 :

- au niveau de l'entité consolidante, 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⁽³⁾ que nous avons sélectionnées 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 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 84 % des effectifs et entre 77 % et 100 % des informations quantitatives environnementales présentées.

Pour les autres informations RSE consolidées, nous avons apprécié leur cohérence par rapport à notre connaissance de l'Établissement.

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'échantillonnage 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 ces 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.

Paris-la Défense, le 1^{er} avril 2016

KPMG SA

Philippe Arnaud
Associé

ANNEXE 1

Indicateurs sociaux

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

Indicateurs environnementaux

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

Informations qualitatives

Thématiques sociales

- Organisation du dialogue social
- Politique de lutte contre les discriminations

Thématiques environnementales

- Organisation pour prendre en compte les questions environnementales
- Moyens consacrés à la prévention des risques environnementaux et des pollutions
- Mesures de prévention, de réduction ou de réparation de rejets dans l'air, l'eau et le sol affectant gravement l'environnement

Thématiques sociétales

- Impact territorial, économique et social de l'activité en matière d'emploi et de développement régional, ainsi que sur les populations riveraines ou locales
- Prise en compte dans la politique d'achat des enjeux sociaux et environnementaux
- Importance de la sous-traitance et prise en compte dans les relations avec les fournisseurs et les sous-traitants de leur responsabilité sociale et environnementale
- Mesures prises en faveur de la santé et de la sécurité des consommateurs

(3) Epic RATP, Céobus, Bombela Operation Company (BOC), Casa Tram, Setram.

RAPPORT DE LA PRÉSIDENTE



Le Conseil
d'administration 39

La maîtrise des risques
et les fonctions
de contrôle interne
et d'audit 43

Les procédures
internes relatives au
contrôle comptable
et financier 52

Annexes 55

Rapport
des commissaires
aux comptes 61

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, mis en œuvre par tous, 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 fixés 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 2015. Sont ensuite précisées l'organisation du dispositif de management des risques, de contrôle interne et d'audit (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 8 mars 2016. Compte tenu de l'évolution législative intervenue en 2008, il a été approuvé par une délibération du conseil d'administration de l'entreprise⁽¹⁾ du 25 mars 2016.

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 n° 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 statut de la RATP. Ce règlement peut être modifié dans le cadre de la gouvernance du conseil.

Le conseil d'administration est présidé par Mme Élisabeth Borne, nommée en tant que présidente-directrice générale de la RATP par décret en date du 21 mai 2015, pour la 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 de la modernisation technique et technologique du transport, 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 M€ 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 la 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.

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

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 commission, 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 2015

1.2.1 NOMINATION DE LA PRÉSIDENTE-DIRECTRICE GÉNÉRALE

À la suite de la démission de M. Pierre Mongin, entérinée par décret du 15 avril 2015, le conseil a été convoqué pour une séance extraordinaire le 4 mai 2015 aux fins de proposition de nomination d'un nouveau président-directeur général.

Le conseil a proposé au gouvernement que Mme Élisabeth Borne soit désignée pour exercer les pouvoirs et fonctions de PDG. Elle a été nommée présidente-directrice générale de la RATP par décret du 21 mai 2015.

Mme Élisabeth Borne avait préalablement recueilli un vote favorable des commissions compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat les 12 et 13 mai 2015.

1.2.2 POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT ET MODERNISATION DES RÉSEAUX

Le conseil a eu à traiter du développement et de la modernisation du réseau dans toutes ses composantes : extension du réseau, amélioration des infrastructures, exploitation des réseaux existants, matériels roulants, décisions immobilières.

Sans préjudice des décisions relatives au Grand Paris, le conseil s'est prononcé sur le prolongement du tramway T1 à Colombes phase 1.

Les infrastructures

L'année 2015 a été très riche ; de nombreux avant-projets ont été votés :

- l'extension du SMR et des adaptations nécessaires, dans le cadre du prolongement du T7 à Juvisy (janvier) ; création d'un dispositif permettant à la gare d'Étoile le retournement des trains – dans le cadre du schéma directeur du RER ligne A ;
- la création d'un poste de redressement à la gare de Chennevières (janvier) ;
- la création d'un équipement de retournement, de garage et d'alimentation des trains à Marne-la-Vallée – Chessy (juin) ;
- la création d'un accès supplémentaire aux quais de la gare de Bussy-Saint-Georges (août) ;

- la restructuration de la gare de Vincennes RER ligne A (octobre).

En mars, le marché relatif à l'étude, la fourniture, l'installation et la mise en service de courants faibles, dans le cadre du projet de renouvellement du métro, a été approuvé.

En mai ont été adoptées les décisions de créer sur le métro un accès à Porte de Choisy ligne 7 dans le cadre de l'intermodalité avec le T9, et sur le RER une correspondance à Saint-Germain-en-Laye dans le cadre de l'extension de la tangentielle ouest ainsi qu'un accès à Nogent-sur-Marne dans le cadre du pôle plan de déplacement (PDU) du projet urbain.

En juin, les décisions ont porté sur :

- la création d'un tiroir en arrière gare d'Orsay (opérations d'amélioration du RER ligne B) ;
- les impacts sur les ouvrages RATP du prolongement du RER Éole ;
- le renouvellement de la signalisation et la fiabilisation des garages et dégarages à Saint-Rémy-lès-Chevreuse ;
- l'adaptation de la signalisation de la ligne B dans sa partie sud.

En octobre, il s'est agi de la restructuration de la gare de Vincennes ainsi que l'approbation du marché de création et le renouvellement de 378 escaliers mécaniques lourds et compacts.

Par ailleurs, a été présenté en mars le futur chantier afférent au renouvellement des voies ballastées (RVB) de la ligne A du RER qui s'est déroulé, pour sa première phase, durant l'été. En novembre, une présentation du bilan de cette opération a été largement détaillée. Ce chantier s'est déroulé de façon satisfaisante tant sur le plan de l'exploitation que du service offert aux voyageurs et de l'information diffusée ; des ajustements normaux pour une opération de cette ampleur seront opérés pour les phases restantes.

Le matériel roulant

Il est important de noter l'approbation, en janvier, du marché d'étude et fourniture de trains sur pneumatiques destinés aux lignes 1, 4, 6, 11 et 14 du métro parisien et du Grand Paris, et en novembre, le marché de mise en œuvre du SAET sur la ligne 4.

Le patrimonial

S'agissant des décisions patrimoniales liées aux projets, des décisions d'acquisitions foncières ont été prises notamment en vue du réaménagement du pôle de Châtelet-Les Halles (janvier) ainsi que de la réalisation du prolongement de la ligne 11 du métro.

1.2.3 POLITIQUE INDUSTRIELLE, INGÉNIERIE ET LE GRAND PARIS

En mai, a été approuvé l'avant-projet d'interconnexions RATP/GPE ligne 15 Sud. Ce projet est très important ; la réalisation de Grand Paris Express sera en effet un puissant levier pour un développement plus équilibré des territoires de l'Île-de-France et un défi en termes de construction et d'exploitation des nouveaux réseaux. La ligne 15 Sud du Grand Paris Express est un tronçon de 33 km, entièrement souterrain, qui reliera 16 gares du Pont de Sèvres à Noisy-Champs en 35 minutes et devrait assurer 300 000 voyages quotidiens.

La mise en service, initialement prévue à l'horizon 2020, a été recalée par la SGP fin avril à un horizon 2022.

Par ailleurs, à l'automne, la présidente a participé à la conférence parlementaire sur le Grand Paris, qui a rencontré un vif succès. Tous les acteurs de ce projet étaient présents à cette conférence, qui a été ouverte par Mme la ministre, Marylise Lebranchu. Les débats ont porté à la fois sur les enjeux de transport et d'aménagement du territoire.

La présidente a également participé au comité de pilotage du Grand Paris présidé par le secrétaire d'État aux Transports. Un point a été fait sur l'avancement global du Grand Paris Express. L'enquête publique de la ligne 15 Ouest a commencé en septembre 2015 et s'est terminée le 29 octobre 2015. Celles des lignes 17 Nord, 18 et 15 Est seront menées au premier semestre 2016, et l'ensemble des opérations d'investissement du Grand Paris Express aura été voté d'ici la fin de l'année.

Des informations ont été communiquées au conseil sur l'état d'avancement du projet CDG Express.

1.2.4 ENVIRONNEMENT SOCIAL ET SOCIÉTAL

L'année 2015 a débuté avec l'adoption du plan de formation (janvier) et la présentation d'un dossier majeur concernant l'accessibilité des réseaux pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

En effet, la loi du 11 février 2005 relative à « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », qui a pour objectif de permettre le déplacement de tous types de handicap par la prise en compte de toute la chaîne de déplacement, avait fixé aux transports collectifs l'obligation d'être entièrement accessibles en 2015 sauf pour le métro (réseau historique) ou les impossibilités techniques avérées (ITA). Cependant, cette dérogation s'appuie sur la nécessité d'organiser un transport de substitution et, dans ce cas, c'est le réseau de surface qui l'assurera. C'est le cas avec le réseau de transport à la demande PAM (Pour aider à la mobilité) piloté par le Stif et déployé dans les départements franciliens dont cinq sont exploités par FlexCité, filiale de RATP Dev.

Dans ce contexte, l'entreprise a enclenché une méthode de concertation très importante en créant un comité consultatif qui rassemble neuf associations et qui a vocation à travailler de l'amont des projets jusqu'à l'usage. Ce travail de concertation, tant dans la construction des projets que dans la façon d'aborder les problèmes, a été unanimement salué lors de la réunion annuelle avec ces dernières en décembre 2014.

En mars, le conseil a entériné la protection sociale complémentaire d'entreprise.

En mai, ce sont les comptes de la CCAS pour l'exercice 2014 qui ont été approuvés ; le budget prévisionnel l'a été pour sa part en novembre.

Par ailleurs, la présidente a signé la charte RSE du Grand Paris sous l'égide de M. le préfet de région et de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) aux côtés de la Société du Grand Paris (SGP) et de la SNCF. Au-delà des résultats quantitatifs (les marchés passés ont généré 290 000 heures d'insertion en 2014), la RATP met en œuvre des démarches très qualitatives en définissant des stratégies d'insertion spécifiques et territorialisées par projets auxquelles la Fondation du groupe RATP participe.

Parallèlement à ces actions, la RATP a poursuivi en 2015 sa politique de logements sociaux par l'intermédiaire de sa filiale Logis-Transports. Le conseil a approuvé en novembre la politique menée.

Par ailleurs, en août, le projet d'aménagement urbain du quartier d'affaires de Nogent-Baltard a été entériné.

L'année a également été marquée par l'approbation du rapport d'activité et de développement durable du Groupe au 31 décembre 2014 (séance du 13 mars 2015).

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

Le conseil a arrêté, lors de la séance du 13 mars 2015, les comptes sociaux et consolidés de l'année ainsi que la situation au 31 décembre 2014 de l'actif réalisable et disponible et du passif exigible.

En novembre, ont été adoptés les budgets de l'Epic ainsi que les programmes d'investissement et le budget du Groupe a été débattu. Il convient de souligner le passage prochain à l'impôt sur les sociétés, dans le cadre d'une normalisation fiscale.

Par ailleurs, une information a été donnée aux administrateurs sur le bilan de l'activité des achats dans l'entreprise en mars, et la politique de l'année a été présentée en novembre.

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 termes de chiffre d'affaires, à savoir RATP Dev. Certaines opérations ont pu être évoquées au conseil (par exemple : la consultation pour l'exploitation du réseau de la Toscane, l'acquisition de sociétés de *sightseeing* (Open Tour).

La présidente 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.

Par ailleurs une information est donnée régulièrement au conseil sur les perspectives des filiales.

Le budget ainsi que les comptes consolidés du groupe RATP ont également été présentés au conseil en novembre.

1.2.7 SUIVI RIGOUREUX DE LA QUALITÉ DE SERVICE

De nombreuses actions ont été menées en 2015 en faveur de la qualité de service, notamment :

- un point a été fait en mai sur l'information voyageurs ;
- la modernisation du système de billetterie a été présentée lors de la séance de juin ;
- la lutte antifraude a fait l'objet d'un débat en octobre.

1.2.8 MANAGEMENT DES RISQUES ET SÉCURITÉ FERROVIAIRE

La gestion et le management des risques du Groupe 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 souligné.

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

La présidente a évoqué lors de la séance d'août, le lancement de la démarche d'évaluation sur la gouvernance du conseil et a chargé le cabinet Leaders Trust d'effectuer les interviews des administrateurs.

Cette consultation a pour objet de mieux cerner les attentes, les suggestions et les priorités des intéressés, et de débattre des éventuelles évolutions de la gouvernance du conseil.

1.2.10 ORIENTATIONS STRATÉGIQUES DE LA PRÉSIDENTE

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 la présidente (CA du 30 octobre 2015).

Trois priorités ont été énoncées :

- viser l'excellence au service des voyageurs en s'appuyant sur les compétences des femmes et des hommes du Groupe ;
- promouvoir l'innovation dans tous les domaines du Groupe ;
- s'affirmer comme un acteur essentiel de la ville durable.

Dix chantiers seront déployés.

1.2.11 RELATIONS INSTITUTIONNELLES

La présidente 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.

2015 a été l'année d'élaboration, de négociation et de signature du contrat qui lie pour les cinq années à venir la RATP au Stif (2016-2020). Ce contrat permet en effet de sauvegarder et conforter le modèle économique de l'entreprise puisque la RATP dispose des moyens d'autofinancer l'entretien et le renouvellement de son réseau.

Il donne par ailleurs une visibilité sur cinq ans, ce qui est indispensable pour pouvoir préparer l'avenir, et il permet de :

- réaliser un programme d'investissements exceptionnel afin de continuer à garantir la sécurité du réseau, notamment par rapport à la sécurité ferroviaire, qui est le pilier fondamental de l'exploitation ;
- de moderniser et d'étendre le réseau, et ainsi de placer la RATP au cœur des enjeux de développement des transports en Île-de-France.

Il repose sur une hypothèse de productivité réaliste compatible avec le maintien de la qualité de notre service et la préservation des conditions de travail des agents. Il prévoit un juste retour en fonction des résultats à travers un dispositif d'intéressement maintenu. Il garantit une offre de transport améliorée en permanence pour les voyageurs. Il permet de renforcer la présence humaine par le recrutement de personnel supplémentaire pour le GPSR, d'agents pour accompagner les bus de nuit et de machinistes dans le cadre du recalage des temps de parcours de bus. Enfin, il permet aussi une normalisation fiscale.

2015 est également l'année de la COP21. La présidente a participé à une table ronde sur cet événement, soulignant l'implication de la RATP dans cette démarche. Suite à la signature d'une convention de partenariat avec le Secrétariat général chargé de la COP21, la RATP a été un partenaire officiel de cet événement, qui s'est déroulé du 30 novembre au 11 décembre. À travers cette convention, la RATP s'est engagée notamment à renforcer avec le concours du Stif son offre de transport et à placer ses 5 000 agents de stations et de gares au cœur de l'information voyageurs pour accueillir et orienter les participants.

1.2.12 DÉVELOPPEMENT DURABLE

La présidente a rappelé, lors de la présentation de ses orientations stratégiques, que la RATP doit être un acteur majeur de la ville durable. Le Stif et la RATP souhaitent faire de l'Île-de-France une métropole exemplaire en matière de transports publics urbains routiers très bas carbone.

Dans ce contexte, les actions menées dans le domaine de l'écoresponsabilité vont être accélérées. Ainsi, l'entreprise s'est engagée, dès 2014, dans une évolution technologique et écologique majeure avec l'objectif de convertir majoritairement son parc de bus à l'électrique à l'horizon 2025 dans le cadre du plan Bus2025. La RATP veut en effet disposer, d'ici à 2025, en Île-de-France, d'un parc 100 % écologique, comprenant des bus tout électrique et des bus à gaz renouvelable, en cohérence avec les objectifs de réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre inscrits dans le Plan de déplacement urbain d'Île-de-France.

D'ores et déjà, début décembre, à l'occasion de la COP21, Jean-Paul Huchon, président du conseil du Stif, et Elisabeth Borne, présidente-directrice générale de la RATP, ont présenté à Paris 12 modèles propres.

1.2.13 ENVIRONNEMENT JURIDIQUE

En mars, a été adoptée une délibération portant création d'un bulletin officiel des actes de la RATP.

2 • La maîtrise des risques et les fonctions de contrôle interne et d'audit

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 activités⁽¹⁾ :

- « 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 IIA⁽²⁾ 2120 est d'évaluer l'efficacité des processus de management des risques et contribuer à leur amélioration.

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

- la première ligne incarnée par le management opérationnel qui par son suivi et ses contrôles de l'activité quotidienne s'assure avec réactivité de l'atteinte des résultats et de la maîtrise des processus de travail ; il constitue ainsi une première barrière au risque de non-atteinte de nos objectifs ;
- la deuxième ligne portée par les fonctions transverses, qui exercent une surveillance continue sur les activités opérationnelles, ainsi que celles du *risk management* et du contrôle interne ;
- la troisième ligne portée par la fonction d'audit interne représentée au niveau des départements et de la direction générale.

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 directeur de cabinet, 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.

(1) Cadre de référence de l'AMF, mis à jour en juillet 2010.

(2) IIA : Institut des auditeurs internes.

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 première actualisation mi-2012.

À fin 2015, tous les départements de l'Épic ont actualisé leur cartographie, et toutes les filiales de premier rang du Groupe ont soit actualisé leur cartographie existante, soit établi leur première cartographie, et plus de la moitié des plans de traitement liés à ces cartographies sont réalisés.

La cartographie 2015 est en cours de réalisation suivant le rythme triennal de la méthode appliquée dans le groupe RATP. Elle est entièrement reconstruite sur la base d'entretiens avec chacun des dirigeants du Groupe et d'enquêtes auprès des comités de direction. La sélection des 25 risques majeurs du Groupe a été effectuée par le Comex ; les évaluations seront engagées début 2016 pour une présentation en comité d'audit en juin 2016.

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 ainsi que la cartographie ont fait l'objet d'une actualisation en 2014. En 2015, ce référentiel a été entièrement reconstruit, les risques majeurs sélectionnés sont en cours d'évaluation.

Comme évoqué ci-dessus, une démarche de déploiement vers les filiales de deuxième rang de RATP Dev a débuté en 2013 et concerne une trentaine de filiales à fin 2015. Les cartographies permettent d'identifier des risques propres à ces entités et également des risques transversaux entre ces filiales, RATP Dev et l'Épic. 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 ÉVOLUTIONS DE LA GESTION DES RISQUES

Suite à une analyse de maturité du *risk management* à la RATP conduite fin 2014, un programme d'amélioration de la gestion des risques au sein du Groupe a été validé. Il comprend trois volets principaux :

- la mise en place d'un comité des risques pour assurer un meilleur suivi des actions de mitigation des risques ;
- la mise en place d'un SIGR (système d'information de gestion des risques) fédérant le *risk management*, l'audit interne, le contrôle interne et la gestion des assurances ;
- la mise en place d'une formation à la culture du risque pour les managers.

Les chantiers correspondants seront mis en œuvre en 2016.

2.1.4 LES RISQUES TRANSVERSAUX

À fin 2015, la cartographie spécifique des événements redoutés pour chacun des risques transversaux identifiés dans la cartographie Groupe est achevée à plus de 90 %.

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 toute nature 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.

2.1.4.1 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, et le plan d'actions est en cours de mise en œuvre sous la forme :

- d'une instruction générale ;
- de la mise en place d'une structure dédiée intégrée à la DGMR ;
- d'un système d'information de gestion du risque sûreté à l'international.

2.1.4.2 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'ordres (acheteur), soit lorsqu'il est soumissionnaire à des appels d'offres (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 mise en œuvre à l'xxi et à la SEDP.

Au 1^{er} décembre 2015, le Groupe a créé une délégation générale à l'éthique rattachée directement à la présidente. Cette délégation a pour mission d'apporter une aide concrète aux managers de proximité et de veiller à ce que l'ensemble des principes de non-discrimination, de laïcité et de neutralité soit strictement respecté.

2.1.4.3 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.

2.1.4.4 Les risques juridiques

Le département juridique exerce les missions de conseil, d'étude, d'établissement des actes, de gestion des contentieux et de formation juridique pour l'ensemble des domaines d'activité de l'entreprise. Dans le cadre de cette mission, il anticipe ou suscite les évolutions, fait des propositions aux pouvoirs publics, assure une partie de la veille juridique (hors domaines techniques), diffuse les bonnes pratiques, analyse les risques, définit les solutions les plus adaptées pour les maîtriser – en liaison étroite, le cas échéant, avec le *risk manager* de la RATP – et assure leur couverture (assurance). Il assure la représentation de l'entreprise devant toutes les juridictions.

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 2015, le département juridique a consacré une part importante de son activité aux évolutions intervenues dans les domaines stratégiques suivants :

- l'application du droit communautaire et interne de la concurrence ;
- la transposition des directives marchés, concessions et les modifications du règlement OSP et du 4^e paquet ferroviaire ;
- le suivi des projets de développement des réseaux (notamment le projet Grand Paris) ;
- le déploiement d'un référentiel en droit de l'environnement et de procédures d'urbanisme et la mise en application de la réforme du droit de l'environnement ;
- le développement des actions de l'entreprise relatives à Internet et aux diverses modalités de communication électronique ;
- l'analyse des risques juridiques notamment dans le suivi des projets, la définition et l'exécution des contrats en vue de garantir la performance de l'entreprise ;
- les relations avec le Stif (dimension juridique des nombreux sujets communs, notamment ceux relatifs à la maîtrise d'ouvrage) et la négociation du prochain contrat avec le Stif ;
- la sécurité du patrimoine de l'entreprise (problèmes liés au statut d'OIV (opérateur d'importance vitale) de la RATP et la sécurité des systèmes d'information) ;
- le suivi des évolutions en matière de données personnelles (règlement communautaire) et de mise à disposition des données publiques (*open data*) ;
- les aspects juridiques de la lutte contre la fraude et de la maîtrise du territoire : recouvrement des amendes, amélioration des textes relatifs à la sûreté et à la fraude, participation aux travaux du Comité national de sécurité dans les transports, modalités d'action à l'égard des personnes en situation de grande précarité (PSIE) ;
- les questions liées à la mise en place des actions de Groupe ;
- l'accompagnement des filiales dans leur développement et dans leur fonctionnement.

2.1.4.5 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 changement 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 2015, dans le but d'améliorer le contrôle interne, ont été les suivantes :

- la mise à jour des schémas directeurs, construite dans la démarche de contractualisation avec le Stif sur la période 2016/2020 ; cette mise à jour a donc été cadrée et priorisée en cohérence avec la capacité à financer sur cinq ans ;
- le renforcement du processus de décision d'investissements par la mise en place de premiers comités d'engagement.

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.

2.1.4.6 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 des actes d'achats supérieurs à 5 M€ en commission des marchés ;
- 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 2015 a été marquée par :

- le paramétrage du futur SI-HA avec l'éditeur retenu et le déploiement dans un département pilote en fin d'année avant les deux autres vagues au cours du premier trimestre 2016 ;
- la transposition de la directive CEE Secteurs spéciaux en droit français et le lobbying exercé par la RATP en lien avec JUR, les adaptations consécutives du référentiel achats et des formations métier ;
- la montée en puissance de l'académie des achats et l'ouverture des premiers modules de sensibilisation financière, de culture économique (non existants dans l'ancien dispositif de formation) et module de posture achats ;
- la participation des achats aux pilotes des nouveaux dispositifs dématérialisés/simplifiés (la candidature par numéro Siren, « Dites-le nous une fois » ou la candidature avec lien vers zones de stockage numérique) avant adaptation au référentiel achats ;
- la structuration d'une démarche transversale RSE (insertion dans les projets, visibilité amont achats et *reporting*).

2.1.4.7 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 gestion de clés, les antivirus, les antispams, 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.

2.1.4.8 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 2015 a été marquée par :

- la poursuite de la formation « risques psychosociaux : comprendre et agir » destinée à l'ensemble des managers d'équipes, aux responsables ressources humaines, aux membres des CHSCT et également aux directions de département ;
- l'intégration dans le nouveau cursus de formation des RRH d'une partie sur le rôle du RRH en matière de prévention des risques psychosociaux ;
- le renforcement de la collaboration de la plateforme de conseil et d'appui avec la cellule RPS des médecins du travail.

Les risques professionnels

L'année 2015 aura été marquée par le déploiement dans l'ensemble des départements de la démarche d'évaluation de la pénibilité conformément aux textes en vigueur. Ainsi, les quatre premiers facteurs légaux ont fait l'objet d'une évaluation.

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 les lois du 21 août 2007 et du 19 mars 2012, 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 sur les solutions à apporter au problème soulevé, un constat d'accord est établi et signé à la suite de la réunion. Il en est de même si la réunion débouche sur un désaccord, un constat de désaccord est alors rédigé et signé.

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.

À la suite de ce processus et en cas de désaccord seulement, la ou les organisations syndicales qui ont déposé l'alarme sociale ont la possibilité dans le mois qui suit de déposer un préavis de grève sur le même sujet. Le préavis ne pourra prendre effet avant les cinq jours francs qui suivent son dépôt.

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 95 % des alarmes ont permis d'éviter le recours à la grève.

2.1.4.9 Les risques d'entreprise 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, 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 incendie de l'entreprise ;
- organiser le retour d'expérience relatif à la sécurité incendie des systèmes ferroviaires ;
- 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 sécurité incendie du contrôle général de sécurité est notamment chargée, en partenariat avec les départements concernés, d'améliorer le niveau de sécurité incendie des systèmes de transports publics guidés (STPG).

Elle apporte un soutien technique à l'Inspection générale de sécurité incendie 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.

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 ».

2.1.4.10 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 appliquée 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 la réunion trimestrielle « incidents » durant laquelle les indicateurs de disponibilité des équipements sont étudiés (en plus des points mensuels) et les gros incidents ayant impacté 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 personnes) 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 le 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.

2.1.4.11 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.

La RATP s'est engagée dans le contrat Stif 2016-2020 à certifier ISO 14001 tous ses sites industriels d'ici 2020 (70 % des sites industriels certifiés ISO 14001 à fin 2015). Cette démarche est suivie dans le cadre du plan de certification qualité Groupe 2015-2017.

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 conclusions du rapport de l'Anses publiées à l'été 2015 confirment le risque d'exposition des salariés aux particules en souterrain pour lequel la RATP a mis en œuvre un protocole expérimental de mesure d'exposition dès 2014.

Ce protocole fera l'objet d'une validation par un comité de pilotage comportant des experts externes avant l'engagement effectif de mesures d'exposition professionnelle en 2016. Les mesures concerneront en particulier le personnel de maintenance des infrastructures.

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.

2.1.4.12 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, Driea, préfectures, 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 de communication (PC Com).

L'organisation générale de crise est définie dans deux instructions générales : l'organisation de crise et la communication de crise. Des formations à la gestion de crise sont dispensées régulièrement aux personnels susceptibles d'être sollicités pour intégrer la salle de crise en cas de déclenchement de l'organisation 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 2015 a été marquée par :

- la pérennisation du 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 juin 2015 du volet gestion d'événement social de l'application informatique Gexbus (gestion des événements exceptionnels bus) ; cette application permettra de suivre tout au long d'une journée, à l'instar du volet gestion des épisodes neigeux opérationnel depuis l'an dernier, le taux de couverture du réseau ligne par ligne et ainsi disposer d'un état précis du trafic pour assurer une information voyageurs adaptée, précise et réactive ;
- la remontée en salle opérationnelle de la Permanence générale d'images vidéo en direct (huit canaux simultanément) depuis toute caméra fixe de surveillance des réseaux depuis février 2015 ; cette faculté s'avère être particulièrement utile pour la gestion des flux de voyageurs, la levée de doute et la gestion dynamique des incidents (visualisation d'arrivée des secours et autres intervenants) ;
- 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 ;
- la participation à l'exercice de gestion de crise en cas de crue majeure de la Seine organisé sur deux jours par la Ville de Paris.

En 2015, la refonte du module de formation crise a été réalisée et une formation dispensée par des personnels de la Permanence générale à 108 personnes, originaires de 18 départements de l'entreprise, susceptibles d'intervenir en cellule de crise.

Le site de repli de la Permanence générale situé à Championnet fait l'objet d'une procédure détaillée permettant d'assurer une mise en poste rapide des permanents et a été utilisé lors de l'un des exercices d'entraînement de l'unité.

Les dispositions de gestion des événements neigeux de tous les départements d'exploitation ont été passées en revue.

Le chantier de RVB ligne A et la COP21 ont donné lieu à l'élaboration de scénarios spécifiques de gestion d'incident.

Une procédure de rapatriement des visiteurs du parc Disneyland en cas de mouvement social inopiné est désormais applicable.

En 2015, l'organisation de crise et l'ouverture de la salle de crise ont été déclenchées pour les événements suivants :

- arrêt inopiné du travail des conducteurs de la ligne A du RER le 29 janvier 2015 ;
- arrêt de trafic sur la ligne A suite à l'incendie en gare de Nanterre-Préfecture le 9 octobre 2015 ;
- attentats à Paris et Saint-Denis le 13 novembre 2015.

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

- la réactualisation du PCA pandémie grippale est effective depuis mars 2012. Une procédure d'évaluation sommaire de risque Ebola a été développée ;
- la refonte de l'IG 493 (plan de protection contre les risques d'inondations) a été réalisée et mise en vigueur ;
- la mise à jour du PCA inondation a été lancée en vue d'être finalisée en 2017 ;
- la création d'un PCA neige concernant les conditions d'exploitation du réseau en période hivernale a été lancée.

Les évolutions projetées liées à la gestion de crise sont :

- le 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, dont les travaux de réalisation ont commencé.

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.

Concernant le groupe RATP, elle a élaboré avec RATP Dev, en janvier 2015, une convention relative au dispositif logistique de gestion de crise. Celle-ci définit les modalités de mise à disposition et d'utilisation de la salle du PC Com, ainsi que l'articulation des ressources humaines au sein de la filiale.

Par ailleurs, dans le cadre de sa politique d'exercice de communication de crise, la cellule a organisé, en février 2015, un exercice cadre qui avait pour thème « accident de chantier lors du RVB sur la ligne A du RER ». En octobre 2015, elle a participé à l'exercice majeur organisé par le contrôle général de sécurité de l'entreprise en partenariat avec la brigade des sapeurs-pompiers de Paris (BSPP).

Durant l'année 2015, le plan de communication de crise (IG 465) n'a pas été déclenché en tant que tel, mais la cellule communication sensible et de crise a été mobilisée plusieurs fois pour assurer des missions de veille et de conseil. Elle a été présente en salle de crise à chaque activation de celle-ci.

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 janvier 2015, suite à l'élévation du plan Vigipirate au niveau « alerte attentat », elle a été mobilisée pour coordonner les actions et mesures inhérentes à ce plan et demandées par les autorités (affichage du logo, des consignes dans les établissements, etc.). En juin 2015, lors du déclenchement par les pouvoirs publics du plan Canicule, elle a mis en œuvre les mesures prévues par la convention signée avec l'Inpes (information, affichage, annonces sonores, etc.).

Par ailleurs, afin de faire connaître les procédures de crise aux agents de l'entreprise, la cellule intervient dans les codirs, unités, entités qui en font la demande (en 2015, MOP et ING).

De plus, elle entretient son réseau externe en intervenant dans différentes grandes écoles et administrations (en 2015, École nationale d'administration, Écoles des ponts, École des ingénieurs de la Ville de Paris, délégation à l'information et à la communication de la défense...) et en échangeant régulièrement avec d'autres entreprises (en 2015, ADP, Areva). Enfin, elle poursuit sa collaboration auprès d'acteurs externes (autorités publiques, industriels, etc.) à des projets de recherche et 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 ». 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.

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 60 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 les machinistes, impliqué dans l'accident souhaite très souvent être informé de l'évolution de la santé des victimes.

En cas d'accident collectif majeur, une prise en charge globale des victimes nécessite le partage de cette attention sur différentes polarités :

- la salle de crise ;
- la présence sur les lieux dans la mesure des périmètres ;
- la mobilisation du plateau téléphonique du service clientèle avec l'ouverture du numéro vert et l'utilisation de Sinus pour renseigner, en temps réel, les familles de victimes ou toute autre personne sur les identités des victimes, leur état de santé, et 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 un partenariat durable s'est noué entre la RATP et la Fédération nationale des victimes d'attentats et d'accidents collectifs (Fenvac – SOS Catastrophes et terrorisme) par la signature d'une convention reconduite annuellement depuis 2013.

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 d'adapter son importante expérience acquise auprès des victimes d'accidents et d'attentats au secteur spécifique des transports en commun.

2.2 LA FONCTION DE CONTRÔLE INTERNE AU SERVICE DU MANAGEMENT OPÉRATIONNEL

Au sein du groupe RATP, le contrôle interne est conçu comme participant d'une démarche d'excellence répondant aux meilleurs standards internationaux.

Inscrit dans une logique de performance globale et de progrès, il favorise :

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

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

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

Confiée à la délégation générale à l'audit interne, l'animation du réseau contrôle interne a été encadrée par deux lettres de mission successives de la présidence afin d'assurer :

- l'identification des contrôles de premier niveau obligatoires à déployer en unités opérationnelles calés sur les risques significatifs ;
- l'élaboration d'outils d'aide au contrôle à destination des managers en charge de les réaliser ;
- la structuration d'un *reporting* des résultats des contrôles réalisés.

En 2015, le réseau contrôle interne a poursuivi ses travaux pour une meilleure structuration de la mise en œuvre des contrôles de premier niveau dans chaque département.

Au-delà de quatre réunions de réseau, complétées d'un séminaire d'une journée et de plusieurs groupes de travail, trois missions conseil ont été menées par des auditeurs auprès de différents départements d'exploitation et de la maintenance afin de les accompagner sur le plan méthodologique dans la formalisation de leurs contrôles clés en lien avec les risques majeurs de leur cartographie des risques.

Les priorités ont porté cette année sur une implication progressive des opérationnels dans l'évolution des outils de contrôle et sur la construction d'une communication interne déployée à tous les niveaux de l'entreprise.

Afin d'asseoir le dispositif de contrôle interne au sein de la RATP, différents documents d'entreprise – instructions générales, charte, attestation et référentiel de département – sont également en cours d'élaboration.

Dans une logique d'amélioration continue, le contrôle interne au sein du groupe RATP a ainsi pour ambition de s'aligner en permanence sur les meilleures pratiques de la profession.

2.3 LA FONCTION D'AUDIT : DEUX NIVEAUX DE CONTRÔLE COMPLÉMENTAIRES

Au-delà des contrôles de premier niveau assurés de manière permanente par les managers opérationnels, deux autres niveaux de contrôle sont assurés de manière périodique au sein de l'entreprise.

2.3.1 LE CONTRÔLE DE DEUXIÈME NIVEAU : LES STRUCTURES D'AUDIT/INSPECTION MÉTIER

Des structures d'audit/inspection rattachées à différents départements de l'entreprise interviennent de manière indépendante de la ligne managériale.

Le contrôle de deuxième niveau réalisé ponctuellement par ces structures porte sur l'ensemble des processus et des unités de leur département (missions d'audit et/ou d'inspection techniques). Il permet d'apprécier notamment la réalisation et l'efficacité des contrôles de premier niveau.

2.3.2 LE CONTRÔLE DE TROISIÈME NIVEAU : LES STRUCTURES TRANSVERSALES

La délégation générale à l'audit interne

Rattachée à la présidence, elle 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 »⁽¹⁾ ; en novembre 2013, le périmètre d'action a été élargi avec la mise en place d'audits flash destinés à apprécier l'état d'avancement des plans d'actions ;
- des missions de conseil pour aider dans l'accompagnement du changement (Rex, mission de structuration du contrôle interne, etc.).

(1) IG 432 D de novembre 2013, article 2.2.

(2) Membres du comité exécutif, directeurs de département et délégués généraux.

(3) IG 541 de novembre 2011.

L'audit Groupe est un outil d'aide à la décision pour la direction générale :

- 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).

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 direction⁽²⁾ 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 et soumis à l'avis du délégué général à l'audit. Le suivi de la mise en œuvre est assuré par l'IG/Al et le commanditaire avec un point à six, douze et dix-huit mois. Les plans d'actions établis sur des audits à enjeux significatifs donnent lieu à une revue Comex.

Ce suivi rigoureux des plans d'actions après audit permet ainsi de mesurer la part des audits ayant donné lieu à des plans d'action ainsi que le degré d'avancement de ces derniers.

Enfin, le délégué général à l'audit interne assure une fonction d'inspection générale⁽³⁾, distincte de l'audit interne, destinée à éclairer la présidence 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, elle 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 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 2015 sont les suivantes :

- les visites préalables à la mise en service des façades de quai de la ligne 1 ;
- la réception dans la gare RER A de Châtelet-Les Halles du magasin Mark and Spencer ;
- la réception sur le site multimodal de Châtelet-Les Halles des travaux de construction du centre de surveillance de la gare, incluant le poste central de sécurité incendie, des nouveaux accès Berger et place Carrée, ainsi que de l'extension de la salle d'échanges ;
- l'instruction de dix permis de construire dont un pour le projet de nouvelle station La Boissière sur la ligne 11 et de neuf permis de construire dans des gares et stations existantes dont, entre autres, la station Champs-Élysées – Clemenceau sur la ligne 1, et la gare d'Arcueil-Cachan sur le RER B pour les travaux d'interconnexion avec la ligne 15 du Grand Paris Express ;
- la rédaction de trois avis favorables sur des dossiers du projet Symphonie de surveillance centralisée de la sécurité incendie dont la station Gare de l'Est ;
- la rédaction de cinq avis favorables sur des dossiers de demande d'autorisation d'aménager des stations existantes dans le cadre de l'opération Opal4, façades de quais.

La délégation générale à la sécurité ferroviaire (DGSF)

Rattachée à la présidence, elle 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 la présidente.

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

2.4 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 transports⁽¹⁾ ;
 - la commission des marchés, instituée par l'arrêté du 11 janvier 1973⁽²⁾ 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 Mazars/KPMG).

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 cinquième contrat avec l'autorité organisatrice des transports d'Île-de-France a été signé le 5 novembre 2015, pour la période du 1^{er} janvier 2016 au 31 décembre 2020. 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 est une préoccupation permanente de l'entreprise. De nombreuses démarches sont développées, notamment les certifications ISO 9001, 14001 et OHSAS 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.

En 2015, un plan de certification qualité Groupe a été lancé pour la période 2015-2017. En lien avec les orientations stratégiques de l'entreprise (Bus2025, objectif de devenir un leader mondial du tramway, excellence sur le métro automatique, amélioration du RER, objectif de remporter l'appel d'offres de la ligne 15), ce plan de certification prévoit des certifications ciblées par département, par unité, par processus, par filiale ou par unité opérationnelle.

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.

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

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

La RATP applique les normes françaises pour l'établissement des comptes de l'Épic. 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 1985⁽¹⁾.

Suite à un appel d'offres, de nouveaux commissaires aux comptes ont été désignés à compter de l'exercice ouvert en 2015 et pour un mandat de six ans (Mazars/KPMG).

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 SÉPARATION COMPTABLE DES ACTIVITÉS DE GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE ET D'OPÉRATEUR DE TRANSPORT

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 sont établis en application de ces dispositions.

3.2 LA PERTINENCE DE L'INFORMATION FINANCIÈRE DE L'ÉPIC 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 préclôtures sont réalisées respectivement à fin mai et à fin octobre. Elles font l'objet de contrôles approfondis des commissaires aux comptes.

Processus pour les comptes consolidés

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

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

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

Un travail autour des informations financières mises à la disposition des collaborateurs de la fonction finance a été entrepris en 2015. Celui-ci est décliné en deux volets.

Le premier volet concerne la refonte du site intranet dédié aux collaborateurs de la fonction finance. Ce nouveau site aura pour vocation de proposer les informations et actualités relatives aux métiers de la finance.

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

Le second volet est le transfert de la documentation métier dans une gestion électronique des documents (GED). Cet outil, plus performant en termes de recherche et d'archivage, mettra à disposition des collaborateurs de la fonction finance (contrôleurs de gestion, comptables, trésoriers, fiscalistes, etc.) la documentation nécessaire à l'exercice de leur métier. Il s'agit des documents de référence c'est-à-dire autant les principes de gestion que les fiches pratiques ou les formulaires. L'ensemble des thématiques propres à la performance économique sur la base des processus identifiés par l'AMF y est abordé.

Ces deux outils seront mis à la disposition des collaborateurs de la fonction finance en janvier 2016.

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.

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. En 2015, un risque sur les dix identifiés donne lieu à un plan de traitement suivi de plan d'actions ;
- l'organisation et le suivi de la démarche de « contrôle interne » ;
- la description et l'application de « piste d'audit fiable » pour les factures émises et reçues, dans le but de répondre aux nouvelles exigences de l'administration fiscale.

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.

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.

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 parts égales 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 2015 (mandat 2014-2019)

	Nom	Fonction	Autres mandats
REPRÉSENTANTS DE L'ÉTAT			
Mme	BORNE Élisabeth	Présidente-directrice générale (PDG) de la RATP	Présidente du conseil de surveillance de RATP Dev, présidente du conseil de surveillance de Systra, membre de l'organisme interprofessionnel « Fer de France »
MM.	CHARISSOUX Denis	Sous-directeur chargé de la 4 ^e sous-direction – Direction du budget	Administrateur de SNCF Réseau, de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (Anru), de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), de la Société du Grand Paris (SGP), de l'Établissement public d'aménagement de La Défense-Seine Arche (Epadesa), de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf), de l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques (Onema), du Centre d'études et d'expertises sur le risque, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) de Météo France
	CARENCO Jean François	Préfet de la région Île-de-France et préfet de Paris	Administrateur de SNCF-Mobilités, 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
	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, président et membre du comité exécutif et du CA de Airport Council International (ACI) Europe, administrateur de Scor SE
	LEBLANC Gilles	Directeur régional et interdépartemental de l'équipement et de l'aménagement IDF	Administrateur ADP, Ports de Paris, EPA Plaine de France, Grand Paris Aménagement (GPA), Epfif, Epadesa et Epaorsa
	PEYLET Roland	Conseiller d'État	Aucun
Mmes	BACOT Marie-Anne	Membre du Conseil général de l'environnement et du développement durable	Administratrice de l'Institut des hautes études en aménagement et développement des territoires en Europe (Ihedeate)
	LEPAGE Solenne	Directrice de participations « Transports » à l'APE	Administratrice de SNCF Mobilités, d'ADP, d'Air France-KLM
	SUEUR Catherine	Inspectrice générale des finances	Aucun
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 », administratrice du conseil de surveillance du groupe public de santé Perray-Vaucluse
M.	CARREZ Gilles	Député du Val-de-Marne, maire du Perreux-sur-Marne	Aucun
REPRÉSENTANTS DES MILIEUX SOCIO-ÉCONOMIQUES			
Mmes	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 SNCF Réseau, membre du CA de Greentech SA (Greentech Energy System)
	CORAZZA Chiara	Directrice générale de Paris – Île-de-France Capitale Économique	Administrateur d'APRIL, administratrice non-profit de l'Arab International Women Forum (AIWF)
	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		
MM. BABUT Michel	Fnaut (Fédération nationale des associations d'usagers des transports)	Aucun
BERNADELLI Stéphane	Unaf (Union nationale des associations familiales)	Administrateur au CA de l'Union nationale des associations familiales (UNAF), en charge du dossier transport Administrateur désigné par l'Unaf au conseil consultatif des consommateurs et usagers de la SNCF, au Haut Comité de la qualité de service dans les transports (HCQST) et au Haut Comité du système ferroviaire Membre du Haut Conseil de la famille, administrateur désigné par l'Unaf au CA de la Caisse nationale des allocations familiales (Cnaf) et au conseil de la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (Cnamts)
PERSONNALITÉ CHOISIE POUR SES COMPÉTENCES PERSONNELLES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS		
M. GIRRE Xavier	Directeur financier d'EDF France	Administrateur et président du comité d'audit de la FDJ Administrateur du comité d'audit et conseil d'administration d'Électricité de Strasbourg Administrateur du comité d'audit et conseil de surveillance d'ERDF Administrateur du conseil d'administration EDEV Administrateur du conseil de surveillance EDF Assurances Représentant permanent de l'administrateur EDF Immo dans la société Soflo
M. RAULIN Patrice	Ancien président de la société Lyon-Turin Ferroviaire, de l'École nationale des travaux publics de l'État, de la Société française du tunnel routier du Fréjus et du conseil de surveillance d'Aéroports de Lyon	Cogérant bénévole de la société foncière du mouvement habitat-humanisme, membre de la commission des marchés d'APRR
REPRÉSENTANTS ÉLUS DU PERSONNEL		
MM. LALOUANI Abdel Halim	Liste FO	Administrateur de Logis-Transports
LE PAHUN Didier	Liste UNSA	Administrateur de Telcité et de Naxos
Mmes DE WILDE-GHIKH Laurence	Liste UNSA	Administratrice de la SEDP et de la Fondation RATP
MARQUEZ Karen	Liste SUD	Administratrice salariée de la Caisse de retraite du personnel de la RATP (CRP)
JEUNET-MANCY Claire	Liste CFE-CGC	Administratrice de Telcité et de Naxos et du Groupe mutualiste RATP
MM. PIRAS Fabrizio	Liste CGT	Administrateur de Logis-Transport et de la Fondation RATP
RICHAUD Philippe	Liste CGT	Aucun
RIZZI Michel	Liste CGT	Aucun
ROUE Gilles	Liste CGT	Administrateur salarié de la Caisse de retraite du personnel de la RATP (CRP), administrateur de Promométo et de la SEDP

6 • Évolution de la composition du conseil en 2015

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

Le président Mongin, membre du collège des représentants de l'État, a démissionné et a été remplacé par Elisabeth Borne (cf. *supra*, point 1.2.1).

Par décret du 28 avril 2015, M. Carengo a été nommé membre du conseil d'administration en sa qualité de préfet de la région Île-de-France et de préfet de Paris en remplacement de M. Daubigny.

Un changement de fonction pour la déléguée de Radio France, Mme Sueur, qui réintègre son corps d'origine, l'Inspection des finances.

Parmi les personnalités qualifiées, les administrateurs n'ont pas changé. Il convient de noter que M. Girre a été nommé directeur financier d'EDF.

Parmi les administrateurs représentants élus du personnel, il est à noter l'arrivée de Mme Jeunet-Mancy, élue sur la liste CFE-CGC, en remplacement de M. Ternois.

ANNEXE 2 ACTIVITÉS RELEVANT DU CONSEIL – ANNÉE 2015

Séances	Nombre	Activités	Nombre
Conseil d'administration			
• 30 janvier	8	Débats	29
• 13 mars			
• 4 mai (conseil extraordinaire)			
• 29 mai			
• 26 juin			
• 27 août			
• 9 octobre			
• 27 novembre		Délibérations	48
		Dont :	
Commission de la modernisation technique et technologique et du transport	6	• Marchés > 60 M€	3
		• Avant-projets	11
		• Schéma de principe complémentaire	0
Commission économique et stratégique	7		
Commission de l'innovation et du service aux clients	7		
Comité d'audit	4		
Groupe de travail	1		
Séminaire	1		
TOTAL DES SÉANCES	34		

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 EMTN⁽¹⁾. 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 résultat dissociés, le principe directeur est celui de l'affectation directe des différents postes ou flux. Lorsque cela n'est pas possible, au motif que ces postes ou flux seraient gérés par l'une ou l'autre des deux activités et à ce titre leur 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.

Certains secteurs de l'entreprise disposent de délégations comptables dites spécifiques à leur activité. La démarche engagée en 2012 de contractualisation de ces délégations (périmètres, 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.)

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.

5. En 2015, au sein de l'unité comptabilité d'entreprise, un travail a été engagé afin de mieux formaliser et renforcer les travaux de contrôle interne.

(1) Euro Medium Term Notes.

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

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.

Un secteur de l'unité comptabilité d'entreprise pilote la production des états financiers consolidés pour l'ensemble du périmètre du Groupe. Ce secteur s'assure, en appui du contrôle de gestion des filiales, de la cohérence des données de base qui sont transmises par les entités consolidées. Il 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 entité par entité, puis justifiés globalement au niveau du Groupe. Des inventaires de comptes sont ensuite réalisés pour s'assurer de l'exactitude des comptes.

Les données issues de la consolidation comptable sont 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 de la présidente du conseil d'administration de la RATP relatif aux procédures de contrôle interne et de gestion des risques.

Exercice clos le 31 décembre 2015

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 la présidente de votre établissement relatif aux procédures de contrôle interne et de gestion des risques au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2015.

Il appartient à la présidente de rendre compte dans son rapport, des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place au sein de l'établissement et de donner les autres informations requises par l'article L. 621-18-3 du Code monétaire et financier.

Il nous appartient de vous communiquer les observations qu'appellent de notre part les informations contenues dans le rapport de la présidente, 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. Celles-ci 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 de la présidente.

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 de la présidente 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 de la présidente.

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 l'établissement relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière, contenues dans le rapport de la présidente du conseil d'administration.

Paris-la Défense et Courbevoie, le 1^{er} avril 2016
Les commissaires aux comptes

KPMG Audit
Département de KPMG SA
Philippe Arnaud
Associé

MAZARS
Lionel Gotlib
Associé

COMPTES CONSOLIDÉS



Rapport
des commissaires
aux comptes 63

État du résultat global 64

Bilan consolidé 65

Tableau des flux
de trésorerie 66

Tableau de variation
des capitaux propres 67

Notes annexes 68

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2015

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le commissaire aux participations de l'État, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2015 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 des appréciations, nous portons à votre connaissance les éléments suivants :

- La note 1.3 de l'annexe décrit les bases d'établissement des états financiers et notamment les éléments qui nécessitent de la part de la direction l'exercice du jugement, d'effectuer des estimations et de faire des hypothèses qui ont un impact sur l'application des méthodes comptables, sur le montant des actifs et passifs ainsi que sur celui des produits et des charges. Cette note précise également que les estimations retenues au 31 décembre 2015 étant fondées sur des hypothèses susceptibles d'évoluer, les réalisations pourraient s'écarter sensiblement des estimations retenues. Nous avons apprécié le caractère approprié des modalités retenues et des informations fournies sur ces jugements, estimations et hypothèses et nous nous sommes assurés de la correcte mise en œuvre des modalités retenues ;

- la note 2.9 « Dépréciation d'actifs » de l'annexe présente les unités génératrices de trésorerie définies au niveau du groupe et les modalités de mise en œuvre des tests de dépréciation, et la note 14 « Tests de dépréciation des actifs » présente les principales hypothèses utilisées pour la détermination des valeurs recouvrables, les résultats des tests de dépréciation et les sensibilités des valeurs recouvrables. Nous avons examiné les modalités de réalisation de ces tests de perte de valeur ainsi que la cohérence des hypothèses utilisées et des prévisions de flux de trésorerie, et vérifié que l'information donnée était appropriée ;
- les notes 2.16 « Avantages du personnel » et 22 « Provisions pour avantages au personnel » détaillent les avantages postérieurs à l'emploi et les autres avantages à long terme provisionnés au bilan ainsi que la méthode d'évaluation desdites provisions. Nous avons examiné le recensement, l'évaluation et le traitement comptable de ces engagements et provisions et avons vérifié que l'information donnée était appropriée.

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 sur la gestion du groupe RATP.

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

Paris-la Défense et Courbevoie, le 1^{er} avril 2016
Les commissaires aux comptes

KPMG Audit
Département de KPMG SA
Philippe Arnaud
Associé

MAZARS
Lionel Gotlib
Associé

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

Les états financiers sont présentés en milliers d'euros.

1 • Compte de résultat

	Notes	31/12/2015	31/12/2014
Chiffre d'affaires (dont revenus des actifs financiers en concession : 158 M€ pour 2015 et 156 M€ pour 2014)	4	5 556 355	5 256 589
Autres produits des activités ordinaires	4	458 717	571 498
Produits des activités ordinaires	4	6 015 072	5 828 088
Achats consommés		-759 201	-840 171
Autres achats et charges externes		-875 522	-820 147
Impôts, taxes et versements assimilés	8	-249 916	-236 305
Charges de personnel	5	-3 121 935	-3 019 363
Autres charges d'exploitation		-54 427	-49 192
EBITDA (excédent brut d'exploitation)		954 070	862 910
Dotations aux amortissements		-370 955	-351 167
Dotations et reprises aux provisions	23	4 717	-3 690
Résultat de cessions d'actifs	6	1 233	-6 550
Effets des opérations sur le périmètre	6	35 330	3 431
Pertes de valeur		-17	-14
Autres produits et charges opérationnels		13	294
Quote-part dans le résultat net des entités mises en équivalence	16	4 617	11 011
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entités mises en équivalence		629 008	516 226
Produits financiers	7	60 241	9 201
Charges financières	7	-233 803	-216 420
Résultat financier		-173 562	-207 219
Résultat avant impôts		455 446	309 007
Impôts sur le résultat	8	-9 595	-6 150
Résultat net consolidé		445 850	302 857
Part du Groupe		437 253	298 191
Intérêts minoritaires		8 598	4 665

2 • Autres éléments du résultat global

Les autres éléments du résultat global sont présentés nets d'impôts.

	31/12/2015	31/12/2014
Résultat net de la période	445 850	302 857
Reclassement en résultat des réévaluations d'actifs financiers disponibles à la vente	-1 948	0
Variation de la juste valeur des dérivés de couverture de flux de trésorerie	13 978	-21 254
Écarts de conversion	3 766	8 794
Quote-part des entités mises en équivalence sur éléments recyclables en résultat	2 983	4 664
Total des éléments recyclables en résultat	18 780	-7 795
Réévaluations au titre des régimes à prestations définies	84 040	-121 130
Quote-part des entités mises en équivalence sur éléments non recyclables en résultat	-48	-775
Total des éléments non recyclables en résultat	83 992	-121 905
Produits et charges comptabilisés en autres éléments du résultat global	102 772	-129 700
RÉSULTAT GLOBAL TOTAL	548 623	173 157
Part du Groupe	539 175	165 945
Intérêts minoritaires	9 448	7 212

Les impôts concernent uniquement les filiales. La RATP Epic n'est pas soumise à l'impôt sur les sociétés en 2015.

Les effets d'impôts sur les autres éléments du résultat global sont présentés en note 8.

BILAN CONSOLIDÉ

Actif				Passif			
	Notes	31/12/2015	31/12/2014		Notes	31/12/2015	31/12/2014
				Dotation en capital		433 367	433 367
<i>Goodwill</i>	9	370 226	254 520	Contre-valeur des immobilisations mises à disposition		250 700	250 700
Immobilisations incorporelles	10	608 757	605 323	Réserves		2 553 422	2 155 201
Immobilisations corporelles	11	5 494 467	5 323 994	Résultat de la période		437 253	298 191
				Capitaux propres – part du Groupe		3 674 742	3 137 459
Titres mis en équivalence	16	137 005	142 418				
Actifs financiers disponibles à la vente	17	39 147	7 947	Intérêts minoritaires		33 506	33 194
Instruments financiers dérivés – non courants	28	284 153	275 697				
Actifs financiers en concession – non courants	13	3 942 450	3 771 769	Capitaux propres		3 708 248	3 170 653
Autres actifs financiers – non courants	18	518 561	578 642				
				Provisions pour avantages au personnel	22	681 493	758 796
Impôts différés actifs	8	31 041	23 488	Autres provisions – non courantes	23	158 289	151 505
Actifs non courants		11 425 807	10 983 798	Dettes financières – non courantes	24	5 394 705	5 005 813
				Instruments financiers dérivés – non courants	28	48 652	41 189
Stocks et en-cours	19	198 210	178 934	Impôts différés passifs	8	36 362	28 167
Clients et autres débiteurs	20	943 168	770 803	Autres créditeurs		586	2 810
Créances d'impôt sur le résultat		17 158	14 437	Passifs non courants		6 320 087	5 988 280
Instruments financiers dérivés – courants	28	88 324	28 436	Autres provisions – courantes	23	61 743	62 678
Actifs financiers en concession – courants	13	272 536	269 159	Dettes financières – courantes	24	2 274 965	2 924 510
Autres actifs financiers – courants	18	455 869	696 669	Instruments financiers dérivés – courants	28	31 288	24 470
				Fournisseurs et autres créditeurs	25	2 049 613	2 084 949
Trésorerie et équivalents de trésorerie	21	1 051 687	1 317 508	Dettes d'impôt sur le résultat		6 815	4 204
Actifs courants		3 026 952	3 275 946	Passifs courants		4 424 424	5 100 811
TOTAL ACTIF		14 452 759	14 259 744	TOTAL PASSIF		14 452 759	14 259 744

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

	Notes	31/12/2015	31/12/2014
Résultat net total consolidé		445 850	302 860
Élimination du résultat des entités mises en équivalence		-4 617	-11 011
Élimination des amortissements et provisions		382 931	392 099
Dotations aux amortissements des biens mis en concession	13	297 565	308 098
Élimination des résultats de cession		-76 840	3 453
Élimination des autres éléments non monétaires		1 332	-5 917
Capacité d'autofinancement après coût de l'endettement financier net et impôts		1 046 222	989 583
Élimination de la charge (produit) d'impôt		9 595	6 150
Incidence de la variation du BFR hors investissements et subventions	26	-23 146	94 282
Impôts payés		-14 556	-22 371
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		1 018 115	1 067 644
Incidence des variations de périmètre		-77 234	-68 458
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	10 et 11	-1 122 839	-772 122
Acquisition de biens mis en concession		-777 599	-882 441
Acquisition d'actifs financiers		-2 392	0
Variation des prêts et avances consentis		-8 736	-10 422
Variation du BFR sur investissements et biens mis en concession		-34 746	46 893
Subventions d'investissement reçues hors biens mis en concession	10 et 11	507 773	277 828
Subventions d'investissement reçues sur des biens mis en concession		383 947	345 562
Variation des subventions d'investissement à recevoir		-141 173	-7 135
Cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles		28 090	182 736
Cessions d'actifs financiers		1 575	
Dividendes reçus des entités mises en équivalence		6 905	5 883
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		-1 236 430	-881 675
Part des minoritaires sur mouvements de capital		-592	396
Émission d'emprunts		597 442	242 904
Remboursement d'emprunts		-601 346	-507 944
Variation des billets de trésorerie		-109 955	536 618
Variation du cash collatéral		118 922	-16 218
Variation des intérêts courus non échus		-9 119	-3 827
Dividendes payés aux minoritaires		-9 926	-3 718
Autres flux liés aux opérations de financement		4 710	9 173
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		-9 864	257 384
Incidence de la variation des taux de change		-54	4 741
Variation de la trésorerie		-228 232	448 094
Trésorerie d'ouverture		1 229 899	781 805
Trésorerie de clôture	21	1 001 667	1 229 899
Variation de la trésorerie		-228 232	448 094

Les flux non monétaires liés à l'opération d'apport partiel d'actifs au profit de Logis-Transports (notes 6 et 17) sont exclus des lignes « Acquisition d'actifs financiers » et « Cessions d'immobilisations incorporelles et corporelles » du tableau des flux de trésorerie consolidés pour 33,1 M€.

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES

	Capital	Contre- valeur 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 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
Intérêts minoritaires lors de l'acquisition de filiales									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
Résultat net de l'exercice							437 253	437 253	8 598	445 850
Autres éléments du résultat global			5 894	84 118	-1 948	13 857		101 921	850	102 772
Résultat global total	0	0	5 894	84 118	-1 948	13 857	437 253	539 175	9 448	548 623
Autres transactions entre actionnaires							-2 045	-2 045	-2 533	-4 578
Distribution de dividendes									-7 398	-7 398
Autres variations							153	153	795	948
CAPITAUX PROPRES AU 31 DÉCEMBRE 2015	433 367	250 700	11 868	-98 224	-224	-32 356	3 109 612	3 674 742	33 506	3 708 248

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 affectés 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 poursuit dans le cadre des conventions en cours à cette date et de celles 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 transport (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.

L'offre de transports en Île-de-France est définie par le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif). L'activité de la RATP en tant qu'exploitant est régie par des contrats pluriannuels conclus avec le Stif. Dans le cadre de ces contrats, la RATP s'engage sur la production d'un service de référence transport défini en quantité et en qualité et reçoit en contrepartie une rémunération fondée sur les recettes directes et des contributions forfaitaires versées par le Stif.

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 2015 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 25 mars 2016.

1 • Référentiel comptable

1.1 RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

En application du règlement européen 1606/2002 du 19 juillet 2002 sur les normes internationales, les états financiers consolidés du groupe RATP sont établis au 31 décembre 2015 conformément aux normes IFRS telles qu'adoptées par l'Union européenne.

Ce référentiel est disponible sur le site de la Commission européenne à l'adresse suivante : ec.europa.eu/finance/company-reporting/ifrs-financial-statements/index_fr.htm.

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 2015

IFRIC 21 – Taxes : interprétation publiée en mai 2013 qui porte sur la comptabilisation des taxes diverses, droits et autres prélèvements autres que les impôts sur le résultat. Cette interprétation précise que la dette relative à une taxe est comptabilisée lorsque le fait générateur fiscal se produit. Ce texte n'a pas d'incidence matérielle sur les états financiers du groupe RATP.

Les autres textes d'application obligatoire dans l'Union européenne en 2015 n'ont pas d'incidence sur les états financiers du Groupe.

1.2.2 NORMES, AMENDEMENTS ET INTERPRÉTATIONS ADOPTÉS PAR L'UNION EUROPÉENNE ET D'APPLICATION NON OBLIGATOIRE POUR LA PRÉPARATION DES COMPTES CONSOLIDÉS 2015

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation les autres normes, amendements et interprétations adoptés par la Commission européenne et applicables à compter d'un exercice postérieur au 31 décembre 2015. Le Groupe n'en attend pas d'impact significatif sur ses états financiers.

1.2.3 NORMES, AMENDEMENTS ET INTERPRÉTATIONS PUBLIÉS PAR L'IASB MAIS NON ENCORE ADOPTÉS PAR L'UNION EUROPÉENNE

Les nouvelles normes publiées par l'IASB mais non encore adoptées par l'Union européenne sont les suivantes :

- la norme IFRS 9 « Instruments financiers » entrera en vigueur pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2018. Cette norme introduit notamment des modifications concernant le classement et l'évaluation des instruments financiers, ainsi que le

traitement comptable des opérations de couverture. L'analyse des incidences de cette norme sera approfondie sur l'exercice 2016 ;

- la norme IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients » entrera en vigueur pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2018. Cette norme remplacera les normes IAS 18 « Produits des activités ordinaires » et IAS 11 « Contrats de construction » en introduisant un nouveau modèle de comptabilisation des produits. L'analyse des incidences de cette norme sera engagée à partir de 2016 dans le cadre contractuel conclu avec le Stif pour la période 2016-2020 ;
- la norme IFRS 16 « Contrats de location » entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2019 et remplacera la norme IAS 17. Cette norme conduira à comptabiliser à l'actif et au passif les droits et obligations résultant des contrats de location, sans distinction entre contrats de location simple et contrats de location-financement. L'analyse des incidences de cette norme débutera en 2016.

Le Groupe n'envisage pas d'appliquer ces nouvelles normes par anticipation.

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 2015.

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 passifs, dont les provisions pour risques, et principalement la provision pour démantèlement (note 23), les éléments relatifs aux avantages du personnel (note 22) et les passifs éventuels (note 32.2) ;
- 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.

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 comptabilisés selon les modalités suivantes :

Type de biens

	Gestionnaire d'infrastructure (GI)	Opérateur de transport (OT)		
	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 : <ul style="list-style-type: none"> 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 <i>via</i> l'OT.	L'article 14 du décret n° 2011-320 fixe les modalités de la 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
Biens éligibles à IFRIC 12 « Contrats de concessions de services »	Non	Oui ⁽¹⁾	Oui ⁽¹⁾	Non

(1) Les biens éligibles à IFRIC 12 ne sont pas comptabilisés en immobilisations corporelles, mais en actifs financiers en concession ou en immobilisations incorporelles (notes 2.8 et 13).

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, activités conjointes et entreprises associées.

Le Groupe comprend les filiales contrôlées. Ce contrôle est établi lorsque le Groupe dispose d'un pouvoir de diriger les activités clés qui l'exposent ou lui donnent droit à des rendements variables et lorsqu'il a la possibilité d'influer sur ces rendements. Les sociétés entrent dans le périmètre de consolidation à la date à laquelle leur contrôle est transféré au Groupe, et en sortent à la date à laquelle le Groupe cesse d'exercer un contrôle sur elles. Lorsque le Groupe perd le contrôle d'une filiale, il comptabilise la sortie des actifs et des passifs, ainsi que, le cas échéant, les intérêts minoritaires et les autres composantes recyclables des capitaux propres. Le gain ou la perte qui en résulte est constaté au compte de résultat. La

quote-part de participation éventuellement conservée est évaluée à la juste valeur au moment de la perte de contrôle. Les variations de pourcentage d'intérêt dans une filiale n'aboutissant pas à une perte de contrôle sont comptabilisées en capitaux propres.

Les transactions entre entités consolidées sont éliminées.

Les entités sous contrôle conjoint du Groupe et des autres actionnaires et qualifiées de coentreprises sont consolidées selon la méthode de la mise en équivalence. Les coentreprises sont les partenariats dans lesquels les partenaires ont des droits sur l'actif net de l'entité contrôlée conjointement. Les partenariats qualifiés d'activité conjointe sont comptabilisés ligne à ligne à hauteur de la quote-part détenue dans les actifs, les passifs, les charges et produits revenant au Groupe. Il s'agit des partenariats dans lesquels les partenaires ont des droits directs sur les actifs et des obligations directes sur les passifs de l'entité contrôlée conjointement. Le Groupe retient notamment dans son appréciation le fait que la production de l'entité soit principalement destinée aux partenaires, ainsi que la part de financement de l'entité par les partenaires par rapport à des financements externes. 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 sont consolidées selon la méthode de la mise en équivalence ; celle-ci est présumée lorsque le Groupe détient une participation supérieure ou égale à 20 % des droits de vote.

Les titres mis en équivalence font l'objet d'un test de dépréciation en cas d'apparition d'un indice de perte de valeur.

Les comptes des entités consolidées et mises en équivalence sont retraités pour les mettre en conformité avec les principes comptables du Groupe.

Cas particulier de la SA HLM 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 près de 100 % 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 classés au bilan en actifs financiers disponibles à la vente et évalués à leur coût d'acquisition, diminué le cas échéant des pertes de valeur.

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'entreprises est évalué comme étant l'excédent du montant total de la contrepartie transférée, du montant de toute participation ne donnant pas le contrôle et le cas échéant de la juste valeur de la participation antérieurement détenue par rapport au solde net des justes valeurs des actifs identifiables acquis et des passifs repris à la date d'acquisition.

Ce *goodwill* est évalué dans la 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 (intérêts minoritaires) soit à la juste valeur (« *goodwill* complet »), soit à la quote-part dans la juste valeur de l'actif net identifiable de l'entreprise acquise. Cette seconde méthode est la plus fréquemment appliquée par le Groupe.

Les frais connexes à la réalisation d'une opération d'acquisition sont comptabilisés en résultat des périodes au cours desquelles les coûts sont engagés et les services reçus.

2.1.3 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 – part du Groupe ;
- 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 (prix d'exercice soit 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 sont 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 DEVICES

Les opérations en monnaie étrangère sont converties dans la monnaie fonctionnelle au cours du jour de la transaction.

À chaque arrêté comptable, les actifs et passifs monétaires libellés en monnaies étrangères sont convertis au cours de clôture. Les différences de change sont comptabilisées dans le résultat de la période ou comme une composante distincte des autres éléments du résultat global s'ils sont relatifs à des investissements nets dans des activités à l'étranger ou des couvertures de flux de trésorerie.

2.3 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* affecté à l'activité cédée.

2.4 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

2.4.1 FRAIS DE RECHERCHE ET DE DÉVELOPPEMENT

Les dépenses de développement sont comptabilisées en tant qu'immobilisation à compter de la date à laquelle la direction a pris la décision d'investir si, et seulement si, les dépenses peuvent être mesurées de façon fiable et le Groupe peut démontrer la faisabilité technique de l'achèvement de l'immobilisation incorporelle, l'existence d'avantages économiques futurs probables et son intention ainsi que la disponibilité de ressources suffisantes pour achever le développement et utiliser l'actif. Les procédures internes permettent de matérialiser la date de décision d'investir de la direction.

Les frais de développement sont amortis sur les durées d'utilisation des immobilisations corporelles auxquelles ils se rattachent.

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.

2.4.2 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES EN CONCESSION ET AUTRES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les autres immobilisations incorporelles figurent au bilan à leur valeur historique. Elles sont systématiquement amorties sur leur durée d'utilité et diminuées le cas échéant des pertes de valeur.

Ce poste comprend essentiellement les actifs incorporels de concession constitués au titre des biens de reprise de l'OT en application d'IFRIC 12 « Accords de concession » (notes 1.4, 2.8 et 13).

Les autres immobilisations incorporelles comprennent également les logiciels qui sont amortis linéairement sur une durée de trois à dix ans. Seuls les coûts de développements spécifiques et de paramétrages particuliers de systèmes de gestion transversaux à la RATP Epic sont amortis sur dix ans.

2.5 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Comme indiqué dans la note 1.4, seuls les biens propres de l'Epic RATP ainsi que les immobilisations corporelles des filiales sont inscrits au bilan consolidé. Ils sont évalués initialement à leur coût d'acquisition, à leur coût de production ou à la juste valeur lors d'un regroupement d'entreprises. Ils sont ensuite diminués du cumul des amortissements et du cumul des pertes de valeur.

Conformément à la méthode de comptabilisation des actifs par composants, toutes les immobilisations 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.

Lorsque des biens corporels font l'objet d'une obligation de démantèlement, le coût prévisionnel de cette obligation est initialement inclus dans le coût d'acquisition du bien correspondant en contrepartie de provisions (notes 2.15 et 23).

2.6 SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT

Les subventions sont comptabilisées lorsqu'il existe une assurance raisonnable que le Groupe remplira les conditions attachées à leur octroi, et que la subvention sera perçue.

Ces subventions sont attachées à des actifs et présentées en déduction 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 de l'actif sous-jacent. 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 d'une part, et charges financières d'autre part, 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 pour son compte 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 les biens en concession sont contrôlés par le concédant. Le contrôle de ces biens par le concédant est assuré quand les deux conditions suivantes sont remplies :

- le concédant contrôle ou régule les services devant être fournis grâce aux biens objets de la concession et détermine à qui et à quel prix ce service doit être rendu ;
- 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 usagers du service public.

MODÈLE MIXTE

Lorsqu'une seule part de l'investissement fait l'objet d'un engagement de paiement de la part du concédant, cette part est comptabilisée en actif financier à hauteur du montant garanti par le concédant et en immobilisation incorporelle pour le solde selon un modèle qualifié de mixte.

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 correspondent aux activités de gestionnaire d'infrastructure (GI) et d'opérateur de transport (OT) résultant de la séparation comptable depuis l'exercice 2012 (cf. note 2.21).

Les autres UGT sont définies au niveau des filiales en fonction de l'activité et de la zone géographique : France/Suisse, Italie, États-Unis, Royaume-Uni, Asie. À compter de 2015, les activités de *Sightseeing* constituent une nouvelle UGT. Ces autres UGT font partie du segment opérationnel OT (opérateur de transport).

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'UGT est comparée à sa valeur recouvrable. La valeur recouvrable d'une UGT est le montant le plus élevé entre la juste valeur diminuée des coûts de la vente et la valeur d'utilité. Lorsqu'il apparaît une perte de valeur, celle-ci est comptabilisée en résultat opérationnel. Les pertes de valeur sur *goodwill* sont irréversibles.

La valeur d'utilité est déterminée par actualisation des flux de trésorerie futurs attendus de l'UGT en tenant compte le cas échéant de la valeur résiduelle, actualisée selon un taux approprié à la nature de l'activité.

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 à la date de transaction, les actifs financiers sont évalués à la juste valeur majorée des frais directs de transactions.

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 non cotés 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 la valeur actualisée des flux au taux d'intérêt effectif d'origine serait inférieure à la 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 peut souscrire des instruments dérivés de taux, de change, ou de matières premières (carburant).

L'utilisation de ces instruments a pour seul objet de couvrir les risques auxquels le Groupe est exposé. La gestion de ces risques est assurée dans le cadre des objectifs fixés par la direction financière du Groupe.

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 dérivés est obtenue par référence à la valeur de marché estimée à partir de modèles de valorisation communément utilisés par les intervenants sur le marché ou par valorisations externes obtenues des contreparties (note 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 en autres éléments du résultat global (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 intragroupe 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

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 sont détenus dans le cadre exclusif de la gestion de la trésorerie court terme du Groupe.

Ils incluent notamment :

- des titres de créances négociables, dont la maturité (inférieure à trois 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 CAPITAUX PROPRES

2.14.1 DOTATION EN CAPITAL

La loi du 21 mars 1948 a créé la RATP sans lui attribuer de capital. Toutefois, en 1986, les pouvoirs publics lui ont accordé une dotation en capital 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€).

2.14.2 CONTRE-VALEUR DES IMMOBILISATIONS MISES À DISPOSITION

Le poste « Contre-valeur des immobilisations mises à disposition » qui figure au passif représente essentiellement la valeur résiduelle, figée au 1^{er} janvier 1949 – date de création de la RATP –, des actifs mis à disposition de la RATP à cette date et qui subsistaient au bilan du 31 décembre 1976.

2.15 PROVISIONS

Des provisions sont comptabilisées lorsque, à la clôture de l'exercice, il existe une obligation actuelle du Groupe à l'égard d'un tiers résultant d'un événement passé dont le règlement devrait se traduire pour l'entreprise par une sortie de ressources et que le montant de l'obligation peut être estimé de manière fiable.

Cette obligation peut être d'ordre légal, réglementaire, contractuel ou implicite.

L'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 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

actuelles pour lesquelles la sortie de ressources n'est pas probable ou pour lesquelles le montant de l'obligation ne peut être évalué de manière fiable. À l'exception de ceux reconnus dans le cadre d'un regroupement d'entreprises, les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Ils font l'objet, le cas échéant, d'une information en annexe.

2.16 AVANTAGES AU PERSONNEL

2.16.1 RÉGIMES À COTISATIONS DÉFINIES

L'organisation du dispositif de financement des retraites de la RATP découle de l'application des décrets suivants :

- n° 2005-1635 du 26 décembre 2005 relatif à la Caisse de retraites du personnel de la régie autonome des transports parisiens (CRP-RATP) ;
- 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 ce dispositif, *via* une décision notifiée aux autorités françaises.

La RATP verse à la CRP-RATP des cotisations assises sur les salaires. En vertu des décrets 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 2015 s'élève à 279 055 k€ et est comptabilisée intégralement en résultat opérationnel dans les charges de personnel (note 5).

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 quinze ans des entreprises notées AA ;
- pour les sociétés britanniques, sur la base d'indices Corporate Bonds £ notés AA.

Les réévaluations du passif net au titre des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi (dont les variations de l'engagement et des actifs financiers dues aux changements d'hypothèses et écarts d'expérience) sont comptabilisées en « Autres éléments du résultat global » ; ces montants ne sont pas recyclables au compte de résultat.

Les éventuels effets des modifications de régimes (gains et pertes) sont immédiatement comptabilisés au compte de résultat.

Description des différents régimes d'avantages postérieurs à l'emploi

Indemnités de départ en retraite

Le salarié a droit, sauf disposition conventionnelle plus favorable, à une indemnité de départ en retraite. Le montant de cette indemnité est fixé en fonction de l'ancienneté dans l'entreprise. La RATP verse à tous les agents prenant leur retraite et remplissant les conditions, une indemnité de départ calculée sur la base de la rémunération statutaire mensuelle brute et d'un coefficient hiérarchique de l'intéressé à la date de son départ à la retraite. Ce coefficient dépend du nombre d'années atteint au moment du départ en retraite et est fixé dans le cadre des accords salariaux en vigueur.

Allocation décès des retraités

La RATP verse une allocation décès aux ayants droit des retraités titulaires d'une pension d'ancienneté ou d'une pension proportionnelle concédée avec jouissance immédiate. Le montant de cette allocation est calculé sur la base, au jour du décès, de trois fois le montant mensuel de la pension proprement dite. Le montant de l'engagement est évalué selon les données historiques de versements de cette allocation.

Indemnité décès des actifs

Tout comme le régime général de la sécurité sociale, les assurances sociales RATP couvrent, entre autres risques, le risque décès. L'assurance décès a pour objet de garantir aux ayants droit, lors du décès d'un assuré, le paiement d'une somme dite « capital décès », égale à douze mois du salaire de l'agent au moment de son décès, destinée à compenser la perte de ressources que l'assuré procurait à son foyer par l'exercice d'une activité professionnelle.

Cessation anticipée d'activité

Ce dispositif s'applique aux salariés atteints d'une maladie professionnelle liée à l'amiante. Il consiste en un maintien partiel de la rémunération en cas de départ anticipé à la retraite, sous condition d'âge, d'agents qui en font la demande.

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 ayant 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 peuvent continuer à effectuer des versements après leur départ à la retraite.

Les versements effectués sur le PEE jusqu'au 1^{er} janvier 2011 étaient employés à la souscription de parts sur le fonds Tick'épargne dont la gestion est internalisée. À compter de cette date, le fonds a été fermé à la souscription de nouvelles parts. Jusqu'au 30 juin 2015, le rendement de Tick'épargne prévoyait une rémunération de 4 points au-dessus du livret A avec un plancher à 7 %. Ces modalités de rémunération constituaient un avantage postérieur à l'emploi. Depuis le 1^{er} juillet 2015, le rendement est de 0,5 point supérieur à celui du livret A.

Depuis 2011, les sommes versées au PEE sont employées à la souscription de parts de fonds communs de placement dont la gestion est externalisée et qui proposent 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 et ne constitue plus un avantage postérieur à l'emploi.

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 droit à une rente et sur le montant de celle-ci. Ces prestations sont servies par la caisse. Les rentes sont servies jusqu'au décès de leur bénéficiaire et sont réversibles le cas échéant.

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 régimes d'avantages à long terme

Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des actifs

La part des rentes maladies professionnelles et accidents 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 principaux risques et avantages vers l'acheteur, ce qui coïncide généralement avec le transfert de propriété ou la réalisation du service. Le revenu est évalué déduction faite des remises, escomptes financiers et taxes sur le chiffre d'affaires, et après élimination des ventes intragroupe.

2.19.1 CHIFFRE D'AFFAIRES DE LA RATP EPIC

Il 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, la part de 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 modalités de rémunération prévues pour la période 2012-2015 sont reconduites dans leur principe dans le contrat pluriannuel couvrant la période 2016-2020 qui a été signé le 5 novembre 2015.

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.

2.19.2 CHIFFRE D'AFFAIRES DES FILIALES

Il est essentiellement constitué de produits du transport qui comprennent notamment :

- des recettes directes provenant des usagers,
- des contributions tarifaires versées par les autorités organisatrices de transport.

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 et certains dépôts en dollars conservés par la RATP après la terminaison anticipée des contrats de *lease*. La juste valeur de ces dépôts est déterminée sur la base d'une actualisation des flux estimés à la date de clôture. La juste valeur des instruments dérivés est 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.

Les risques de crédits et de contrepartie (CVA DVA) sont pris en compte dans la juste valeur des instruments dérivés de couverture

lorsqu'il n'y a pas de contrat de collatéralisation (accords de remise en garantie) entre la RATP et sa contrepartie.

La juste valeur des actifs et passifs financiers non cotés et évalués au coût amorti est fournie à titre d'information dans l'annexe. Elle est déterminée sur la base d'une actualisation des flux contractuels selon les taux de marché avec prise en compte du risque de crédit de l'émetteur. Les taux d'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

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. Ce secteur regroupe les activités de transport exercées par la RATP en Île-de-France, et par ses filiales en France et à l'étranger. Les fonctions support de la maison mère sont intégrées dans le périmètre de cette activité, y compris pour le support apporté au Gestionnaire d'infrastructure qui fait, par conséquent, l'objet de conventions de cessions internes.

Ces deux secteurs présentés correspondent aux secteurs revus régulièrement par le principal directeur opérationnel dans le cadre du *reporting* interne 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'activité de la RATP.

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 après quote-part de résultat net des entités mises en équivalence

Outre l'excédent brut d'exploitation, le résultat opérationnel intègre la plupart des éléments n'ayant pas d'incidence en trésorerie (amortissements, provisions), les autres produits et charges opérationnels ainsi que la quote-part de résultat dans les entités mises en équivalence.

Les opérations revêtant un caractère inhabituel, tant par leur occurrence que par leur montant, sont isolées en autres produits et charges opérationnels. Cette présentation est motivée par le souci de fournir l'image la plus fidèle possible de la performance récurrente du Groupe.

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 36 de la présente annexe.

3.1 PRISE DE CONTRÔLE EXCLUSIF DE L'OPEN TOUR PARIS

En juin 2015, RATP Dev a pris le contrôle exclusif de l'activité Open Tour Paris en acquérant respectivement 49 % des titres de la Société des lignes touristiques (SLT) et 51 % de la Société d'exploitation des lignes touristiques (SELT). À l'issue de cette acquisition, le groupe RATP détient l'intégralité du capital de ces entités. Celles-ci, qui étaient précédemment mises en équivalence, sont intégrées globalement à l'issue de l'opération.

Selon la norme IFRS 3R, la prise de contrôle s'analyse en deux opérations :

1. la cession de la participation antérieurement détenue avant la prise de contrôle ;
2. l'acquisition de la totalité des titres SLT et SELT après la prise de contrôle.

La mise à la juste valeur de la quote-part antérieurement détenue dans SLT et SELT a entraîné la constatation d'un gain de 41 M€ en résultat. Ce gain est constaté sur la ligne « Effets des opérations sur le périmètre » du compte de résultat.

Le *goodwill* déterminé à la date de prise de contrôle est la différence entre d'une part la somme du prix d'acquisition transféré et de la juste valeur de la participation antérieurement détenue, et d'autre part la juste valeur des actifs et passifs identifiables des entités acquises. Le *goodwill* provisoire ainsi déterminé s'élève à 101 M€.

Depuis la prise de contrôle, les activités Open Tour Paris ont contribué à la progression du chiffre d'affaires du Groupe pour 15,1 M€ pour sept mois d'activité.

3.2 ACQUISITION DE DL ENTREPRISES

En septembre 2015, le groupe RATP a acquis à 100 % DL Entreprises qui est un groupe basé dans le Nord – Pas-de-Calais – Picardie et qui est spécialisé dans le transport interurbain et scolaire. Le groupe DL Entreprises comprend les entités Voyages Dupas Lebeda, Autocars du Cambrésis, Lebas Daridant, et Voyages Taquet. Le groupe exploite principalement des lignes interurbaines régulières et des lignes scolaires pour le compte des conseils généraux locaux et propose des excursions touristiques. Il compte 350 salariés, 250 véhicules et six sites d'implantation dans la région.

Le groupe DL Entreprises est consolidé à partir du 1^{er} septembre 2015 selon la méthode de l'intégration globale. Le prix d'acquisition a été acquitté en numéraire pour 25 950 k€. Le *goodwill* provisoire qui résulte de l'opération s'élève à 11,1 M€. Depuis l'entrée dans le périmètre, les activités achetées ont contribué à la progression du chiffre d'affaires pour 10,4 M€ pour quatre mois d'activité.

3.3 AUTRES VARIATIONS DE PÉRIMÈTRE

Les autres variations de périmètre intervenues durant l'exercice n'ont pas d'incidence significative sur les états financiers consolidés.

4 • Produits des activités ordinaires

	31/12/2015	31/12/2014
Produits du transport	4 673 505	4 450 605
Produits des activités annexes	150 488	143 005
Recettes hors transport	574 034	506 546
Revenus des actifs financiers en concession	158 327	156 433
Chiffre d'affaires	5 556 355	5 256 589
Opérations de ventes de biens mis en concession	368 398	472 295
Autres	90 319	99 203
Autres produits des activités ordinaires	458 717	571 498
PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES	6 015 072	5 828 088

Répartition du chiffre d'affaires des principales filiales entre la France et l'international :

	31/12/2015			31/12/2014		
	Chiffre d'affaires	Chiffre d'affaires France	Chiffre d'affaires international	Chiffre d'affaires	Chiffre d'affaires France	Chiffre d'affaires international
RATP	4 413 413	4 413 413		4 342 531	4 342 531	
RATP Dev France/Suisse	351 601	340 235	11 366	274 732	268 749	5 983
RATP Dev Italie	19 915		19 915	20 041		20 041
RATP Dev îles Britanniques	442 619		442 619	351 956		351 956
RATP Dev USA	124 120		124 120	92 539		92 539
RATP Dev Afrique	137 673		137 673	123 262		123 262
Autres	67 015	28 751	38 264	51 528	26 495	25 033
TOTAL GROUPE	5 556 355	4 782 399	773 955	5 256 589	4 637 775	618 814

5 • Charges de personnel

5.1 LES IMPACTS FINANCIERS

	31/12/2015	31/12/2014
Rémunérations	-2 173 158	-2 057 067
Charges sociales	-873 134	-831 490
Autres avantages à long terme	26 689	-23 564
Avantages postérieurs à l'emploi	-50 565	-63 548
Participation des salariés	-58 051	-48 776
Crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi	6 284	5 082
TOTAL CHARGES DE PERSONNEL	-3 121 935	-3 019 363

5.2 EFFECTIFS DU GROUPE

	31/12/2015	31/12/2014
RATP Epic	43 500	43 187
RATP Dev et ses filiales	16 002	14 660
Autres filiales	165	129
EFFECTIF MOYEN DES SOCIÉTÉS CONTRÔLÉES	59 667	57 976

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 COMPTE PERSONNEL DE FORMATION

Depuis le 1^{er} janvier 2015, le compte personnel de formation a remplacé le dispositif du DIF (droit individuel à la formation). Le CPF est un droit personnel à la formation accessible à tous les actifs dès l'âge de 16 ans jusqu'à la retraite. À la différence du DIF, il est attaché à la personne et non au contrat de travail. Le CPF est crédité en heures à la fin de chaque année civile dans la limite d'un plafond de 150 heures de formation sur huit ans.

Les heures de DIF non utilisées au 31 décembre 2014, soit 4 866 085 heures, sont transférées sur le CPF par les salariés et sont utilisables jusqu'au 31 décembre 2020.

6 • Résultat de cessions d'actifs et effets des opérations sur le périmètre

	31/12/2015	31/12/2014
Résultat de cessions d'actifs	1 233	-6 550
Effets des opérations sur le périmètre	35 330	3 431

RÉSULTAT DE CESSIONS D'ACTIFS

Ce poste ressort à 1,2 M€ au titre de l'exercice 2015.

Le résultat des opérations réalisées sur l'exercice s'élève à 41,2 M€. Le poste comprend essentiellement le résultat d'une opération d'apport partiel d'actifs par laquelle la RATP a transféré à la société HLM Logis-Transports des actifs immobiliers afin de soutenir les efforts de développement de logements engagés par cette entité. Cette opération est intervenue au cours du mois de mai 2015 et les biens transférés ont été apportés pour leur valeur réelle, ce qui a conduit la RATP à constater un résultat de cession de 30,8 M€. En contrepartie de cet apport, la RATP a reçu des titres Logis-Transports classés en actifs disponibles à la vente pour 33,1 M€.

En clôture du contrat Stif-RATP 2012-2015 et compte tenu des résultats exceptionnels, notamment en matière d'opérations immobilières, réalisés par la RATP en 2015, un avenant à ce contrat a été conclu entre le Stif et la RATP, conduisant la RATP à reverser au Stif une partie de ces résultats à hauteur de 40 M€.

EFFETS DES OPÉRATIONS SUR LE PÉRIMÈTRE

La ligne « Effets des opérations sur le périmètre » comprend essentiellement le gain de 41 005 k€ relatif à la réévaluation à la juste valeur des participations antérieurement détenues dans les entités SLT et SELT dans le cadre de l'opération de prise de contrôle décrite en note 3.1.

7 • Résultat financier

Coût de l'endettement

	31/12/2015	31/12/2014
Charges d'intérêts des opérations de financement	-177 904	-208 803
Variation de coût amorti	-13 637	-1 267
Résultat de change sur emprunts	-58 720	-26 691
Part inefficace sur couvertures de juste valeur	3 401	1 596
Reprise en résultat des opérations de couverture de flux de trésorerie	-3 484	-1 927
Intérêts des dérivés de couverture et de <i>trading</i>	-872	-6 019
Résultat des opérations non qualifiées de couverture	1 050	0
Résultat de change sur dérivés	58 720	26 691
TOTAL COÛT DE L'ENDETTEMENT BRUT	-191 446	-216 420

Autres charges et produits financiers

	31/12/2015	31/12/2014
Revenus des participations	1 002	1 036
Produits sur trésorerie et équivalents de trésorerie	10 346	10 982
Résultat du <i>leasehold</i>	1 915	1 897
Résultat de change lié aux éléments opérationnels	-469	653
Autres charges et produits financiers	5 090	-5 367
Total produits financiers	60 241	9 201
Total charges financières	-233 803	-216 420
RÉSULTAT FINANCIER	-173 562	-207 219

Le résultat de change trouve sa contrepartie dans le résultat des dérivés de couverture. La gestion du risque financier est détaillée en note 27.

8 • Impôts, taxes et impôt sur le résultat

	31/12/2015	31/12/2014
Impôts, taxes et versements assimilés	-249 916	-236 305

Le poste comprend notamment les impôts et taxes sur rémunérations pour 92 M€ et la contribution économique territoriale pour 103 M€.

8.1 CHARGE D'IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

	31/12/2015	31/12/2014
Charge/produit d'impôts courants	-16 935	-12 818
Charge/produit lié(e) à l'intégration fiscale	3 496	2 906
Charge/produit d'impôts différés sur différences temporaires	3 844	3 761
TOTAL IMPÔTS	-9 595	-6 150

8.2 PREUVE D'IMPÔT

	31/12/2015	31/12/2014
Résultat net	496 170	302 860
(-) part des entreprises associées	4 617	11 011
(-) impôts sur les bénéfices	-9 595	-6 150
Résultat avant impôt des sociétés intégrées	501 149	297 999
Dont sociétés françaises intégrées	489 690	288 855
Dont sociétés étrangères intégrées	11 459	9 144
Taux d'impôt applicable en France	34,43 %	34,43 %
Charge d'impôt théorique	172 546	102 601
Différences de taux sur juridictions étrangères	7 090	6 267
Effet Epic non fiscalisé	144 435	93 096
Autres différences permanentes ⁽¹⁾	13 014	-1 829
Impact des différences de taux d'imposition	645	-366
Effets d'intégration fiscale	3 496	2 906
Autres éléments d'impôt courant	-1 545	-499
Imputation de déficits non activés antérieurement	2 354	1 768
Déficits de la période non activés	-6 538	-4 892
Charge d'impôt au compte de résultat	9 595	6 150
Taux d'impôt effectif	1,91 %	2,06 %

(1) Dont effet non fiscalisé de la réévaluation de la quote-part antérieurement détenue dans Open Tour pour 13 667 k€.

8.3 MOUVEMENTS D'IMPÔTS DIFFÉRÉS NETS

	31/12/2015	31/12/2014
Au 1^{er} janvier	-4 679	-6 142
Impôts comptabilisés au compte de résultat	3 844	3 761
Impôts comptabilisés directement en autres éléments du résultat global	310	1 849
Variation de périmètre	-4 277	-3 082
Écarts de conversion	-1 045	-607
Autres	526	-458
AU 31 DÉCEMBRE	-5 321	-4 679

L'effet des impôts sur les autres éléments du résultat global n'est pas matériel.

Les impôts différés bruts par nature sont les suivants :

	31/12/2015	31/12/2014
Différences temporelles	-1 691	-3 149
Écarts d'évaluation	-8 127	-8 800
Crédit-bail	-2 359	-1 979
Avantages au personnel	7 310	6 475
Provisions réglementées	-5 352	-907
Reports déficitaires	4 136	2 709
Autres	762	973
TOTAL	-5 321	-4 679
Dont :		
- impôts différés actifs	31 041	23 488
- impôts différés passifs	36 362	28 167

9 • Goodwill

L'évolution des *goodwill* par unité génératrice de trésorerie est la suivante :

	31/12/2013	Variation de périmètre	Effets de change	Pertes de valeurs	Reclassement	Autres	31/12/2014
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

	31/12/2014	Variation de périmètre	Effets de change	Pertes de valeurs	Reclassement	Autres	31/12/2015
France	71 604	11 104	-	-3 207	-	-644	78 857
Royaume-Uni	163 205	-	6 304	-	-60 158	-	109 350
Sightseeing	-	100 981	3 409	-	60 158	-4 257	160 290
Autres	19 711	-	2 017	-	-	-	21 728
TOTAL	254 520	112 085	11 729	-3 207	-	-4 901	370 226

L'opération de prise de contrôle exclusif d'Open Tour (SLT et SELT) a généré un *goodwill* pour 101 M€ (cf. note 3.1). Suite à cette opération, les activités de Sightseeing ont été regroupées au sein d'une même LGT nouvellement constituée, ce qui a conduit à un reclassement des *goodwill* des entités The Original Sightseeing Tour et Bath Bus Company pour 60 M€.

L'acquisition du Groupe DL Entreprises a généré un *goodwill* provisoire de 11,1 M€.

10 • Immobilisations incorporelles

	31/12/2013	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact actif mis en concession	31/12/2014
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
Fonds commercial	2 473	0	0	0	35	0	2 508
Autres immobilisations incorporelles	39 385	703	0	17	8 301	0	48 407
Immobilisations incorporelles en concession	371 100	0	0	0	0	41 549	412 649
Immobilisations incorporelles en cours	40 276	47 161	-161	-22 208	1	0	65 068
Total valeurs brutes	874 851	49 175	-2 410	14 402	8 539	37 829	982 386

	31/12/2013	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprise	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact actif mis en concession	31/12/2014
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
Fonds commercial	-710	-50	0	-32	-21	0	-813
Autres immobilisations incorporelles	-11 798	-3 632	0	30	-2 587	0	-17 986
Immobilisations incorporelles en concession	-6 197	0	0	0	0	-3 320	-9 517
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

	31/12/2014	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact actif mis en concession	31/12/2015
Valeurs brutes							
Droit au bail	5 588	174	0	-30	177	0	5 909
Frais de recherche et développement	42	0	0	325	0	-325	42
Concessions, brevets et droits similaires	448 125	1 404	-27 147	50 108	484	-87	472 887
Fonds commercial	2 508	0	0	-69	68	0	2 507
Autres immobilisations incorporelles	48 407	397	-10	1 024	3 485	0	53 302
Immobilisations incorporelles en concession	412 649	0	0	0	0	-43 306	369 343
Immobilisations incorporelles en cours	65 068	82 156	0	-44 051	10	0	103 183
Total valeurs brutes	982 386	84 130	-27 157	7 307	4 224	-43 718	1 007 172

	31/12/2014	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprise	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact actif mis en concession	31/12/2015
Amortissements et dépréciations							
Droit au bail	-1 747	-85	0	0	-19	0	-1 851
Frais de recherche et développement	-35	-7 259	0	0	0	7 252	-42
Concessions, brevets et droits similaires	-346 964	-38 807	26 560	44	-471	305	-359 333
Fonds commercial	-813	-55	0	0	-21	0	-889
Autres immobilisations incorporelles	-17 986	-4 319	10	-13	-1 137	0	-23 445
Immobilisations incorporelles en concession	-9 517	0	0	0	0	-3 339	-12 856
Total amortissements et dépréciations	-377 063	-50 524	26 570	31	-1 647	4 218	-398 415
Valeurs nettes	605 323	33 605	-588	7 337	2 576	-39 500	608 757

L'impact des actifs mis en concession de l'Epic RATP est explicité en notes 1.4, 2.8 et 13.

11 • Immobilisations corporelles

	31/12/2013	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact actif mis en concession	31/12/2014
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

	31/12/2013	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprise	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact actif mis en concession	31/12/2014
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

	31/12/2014	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact actif mis en concession	31/12/2015
Valeurs brutes							
Terrains	532 349	3 142	-8 980	8 983	874	0	536 368
Immeubles de placement	1 077	0	0	0	0	0	1 077
Constructions	8 359 024	10 028	-265 871	692 252	12 077	1 791	8 809 301
Installations techniques, matériels, outillage industriel	4 553 725	11 287	-1 175 347	447 739	5 531	151 830	3 994 766
Matériels de transport	1 315 061	49 144	-226 707	768 445	48 462	-187 995	1 766 410
Autres immobilisations corporelles	262 034	3 982	-91 463	21 390	6 528	-240	202 231
Immobilisations corporelles en cours	2 141 427	1 757 171	-43	-1 942 636	158	11 373	1 967 448
Subventions d'investissement	-7 230 856	-888 459	4 562	0	-95	-2 268	-8 117 116
Total valeurs brutes	9 933 842	946 295	-1 763 849	-3 828	73 534	-25 509	9 160 485

	31/12/2014	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprise	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact actif mis en concession	31/12/2015
Amortissements et dépréciations							
Terrains	-34	-3 304	4 456	0	0	597	1 715
Immeubles de placement	-817	0	0	0	0	0	-817
Constructions	-3 214 548	-237 553	248 675	330	-2 474	-9 127	-3 214 698
Installations techniques, matériels, outillage industriel	-3 150 271	-247 288	1 173 173	9	-4 075	-167 388	-2 395 840
Matériels de transport	-412 896	-323 127	215 337	571	-24 393	51 082	-493 427
Autres immobilisations corporelles	-203 147	-18 874	91 115	186	-3 748	338	-134 129
Immobilisations en cours	0	0	0	0	0	0	0
Subventions d'investissement	2 371 865	-5 001	200 609	0	2	3 703	2 571 178
Total amortissements et dépréciations	-4 609 848	-835 147	1 933 365	1 096	-34 688	-120 795	-3 666 018
Valeurs nettes	5 323 994	111 148	169 516	-2 732	38 846	-146 304	5 494 467

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 32.1.

Au 31 décembre 2015, il n'y a pas d'immobilisations données en garantie ou en nantissement.

Les immobilisations corporelles prises en location-financement sont indiquées ci-dessous :

	31/12/2015	31/12/2014
Valeur brute	75 166	67 573
Amortissements cumulés	32 113	29 006
VALEUR NETTE COMPTABLE	43 053	38 567

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					2 840	
Constructions	2 335	24 381	3 480	15 208	16 414	2 287
Matériel de transport	3 986	23 726	3 499	6 455	1 044	0
Autres immobilisations corporelles	65	113	52	152		0
TOTAL	6 387	48 220	7 031	21 815	20 298	2 287

Les loyers au titre des contrats de location simple comptabilisés au compte de résultat s'élèvent à 84 170 k€.

12 • Information sur les opérations de lease particulières

12.1 LEASE AMÉRICAIN

De 1997 à 2002, la RATP a réalisé des opérations de *leasehold*. Dans ce cadre, la RATP a concédé à des investisseurs étrangers américains la propriété économique des biens par le biais d'un droit de jouissance des matériels, ce qui leur permet de les amortir et d'en retirer un gain financier grâce à un mécanisme de différé d'imposition. Ce gain financier est partagé entre l'investisseur et la RATP.

Une opération de *leasehold* est composée d'une location principale consentie par la RATP et d'une sous-location destinée à lui faire conserver néanmoins la jouissance du bien. Économiquement et comptablement, il n'y a pas de cession, la RATP conservant les principaux risques et avantages inhérents à la propriété des équipements. La RATP dispose d'une option appelée *early buy out* (« EBO ») en sa faveur, au terme d'une période plus courte que la durée totale de l'opération, lui permettant d'interrompre le montage en rachetant la part restante du contrat de location. Le montage intègre des dépôts mis en place pour garantir le paiement de cette option.

Les différents contrats qui composent chaque opération sont analysés comme constituant une opération unique au regard de l'interprétation SIC 27, et sont comptabilisés comme tels. Les actifs (dont les dépôts) et passifs liés à ces contrats, générateurs de flux qui se compensent exactement, ont fait l'objet d'une compensation au bilan et au compte de résultat, laissant apparaître en lecture directe un solde, qui correspond au profit global de chaque opération, la *net present value* (« NPV »). Ce profit est encaissé au moment de la signature des contrats et comptabilisé en produits à étaler, puis constaté linéairement en résultat financier sur la durée du contrat. Le montant brut des actifs comptabilisés est de 654,9 M€ et celui des passifs est de 661,9 M€. Ces montants sont compensés à hauteur de 654,9 M€, de sorte que le solde net qui en résulte est de 6,5 M€.

Au 31 décembre 2015, il reste huit 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 159,4 M€ au 31 décembre 2015 ;
- 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 correspondants est de 40,6 M€ au 31 décembre 2015 ;
- soit directement auprès du Trésor américain : le solde de ces dépôts est de 100,5 M€ au 31 décembre 2015.

Par ailleurs, des dépôts en dollars US qui subsistent à l'issue de terminaisons anticipées de montages entre 2007 et 2009, ne font plus l'objet de compensation et sont donc comptabilisés au bilan en autres actifs financiers (cf. note 18).

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, dès l'origine du contrat. La RATP devient locataire du matériel pendant une période de dix-huit ans, à l'issue de laquelle elle dispose d'une option de rachat en sa faveur. Les biens financés par *lease* suédois sont comptabilisés à l'actif du bilan consolidé.

Ces opérations ont permis à la RATP de dégager un gain financier dès l'origine du contrat. Ce gain a été déduit du coût d'acquisition des matériels et est repris en résultat au rythme de l'amortissement des biens.

13 • Contrats de concession

Le groupe RATP considère que les contrats d'exploitation de lignes de l'Epic RATP, dont les contrats pluriannuels conclus avec le Stif depuis 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.

Les contrats Stif 2012-2015 et 2016-2020 entrent 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. Ce mécanisme de financement confère à la RATP une créance financière correspondant à la valeur nette comptable nette de subventions des biens de retour à la date d'arrêté des comptes, et au remboursement attendu des dotations aux amortissements des biens de reprise jusqu'au terme du contrat Stif en vigueur. La part de contribution qui couvre le périmètre des biens de retour et des biens de reprise est dédiée à la rémunération et au remboursement de la créance financière.

Le recouvrement de la créance financière relative aux biens de retour est assuré *via* le versement de la part de contribution C2 couvrant les dotations aux amortissements et le règlement 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 aux biens de retour 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.

La valeur comptable des actifs financiers en concession au 31 décembre 2015 est la suivante :

	31/12/2015	31/12/2014
Montant brut	3 942 450	3 771 769
Perte de valeur	0	0
Actifs financiers en concession – non courants	3 942 450	3 771 769
Montant brut	272 536	269 159
Perte de valeur	0	0
Actifs financiers en concession – courants	272 536	269 159

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 2020, soit le terme du contrat conclu avec le Stif durant lequel la RATP bénéficie de la part du Stif d'un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie pour la période 2016-2020. 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 correspondent aux durées d'usage pratiquées par le Groupe pour les immobilisations corporelles et incorporelles de même nature (note 2.5).

La part à moins d'un an de la créance financière est comptabilisée en « Actifs financiers en concession courants », la part supérieure à un an est comptabilisée en « Actifs financiers en concession non courants ».

En application d'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 sur la période comme des opérations d'achats comptabilisées en achats consommés et concomitamment des ventes au concédant comptabilisées en produits des activités ordinaires.

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.

L'impact de l'application d'IFRIC 12 sur le compte de résultat de l'exercice 2015 est le suivant :

	31/12/2015 Avant IFRIC 12	Annulation dotation aux amortissements ⁽¹⁾	Annulation contribution CZ ⁽²⁾	Rémunération de l'actif financier en concession ⁽³⁾	Opération d'achats/ventes ⁽⁴⁾	31/12/2015 Après IFRIC 12
Chiffre d'affaires	5 853 920		-455 892	158 327		5 556 355
Autres produits des activités ordinaires	90 319				368 398	458 717
Produits des activités ordinaires	5 944 239	-	-455 892	158 327	368 398	6 015 072
Achats consommés	-390 803				-368 398	-759 201
Autres achats et charges externes	-875 522					-875 522
Impôts, taxes et versements assimilés	-249 916					-249 916
Charges de personnel	-3 121 935					-3 121 935
Autres charges d'exploitation	-54 427					-54 427
EBITDA (excédent brut d'exploitation)	1 251 635	-	-455 892	158 327	-	954 070
Dotations aux amortissements	-668 520	297 565				-370 955
Dotations et reprises aux provisions	4 717					4 717
Résultat de cession d'actifs	1 233					1 233
Effets des opérations sur le périmètre	35 330					35 330
Pertes de valeur	-17					-17
Autres produits et charges opérationnels	13					13
Quote-part dans le résultat des entreprises associées	4 617					4 617
Résultat opérationnel (EBIT)	629 008	297 565	-455 892	158 327	-	629 008

(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 retour 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 signature en novembre 2015 du contrat Stif-RATP 2016-2020 a entraîné la mise en œuvre de tests de dépréciation des UGT GI et OT de l'Epic RATP. Les tests ont été réalisés sur la base des valeurs d'actifs au 1^{er} janvier 2015. La répartition de ces valeurs d'actifs entre le Gestionnaire de l'infrastructure (GI) et l'Opérateur de transport (OT) a été réalisée en fonction des dispositions législatives et réglementaires applicables à la RATP.

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 activités ayant été créées par la RATP, les UGT ne comprennent pas de *goodwill*, ni d'actifs incorporels à durée de vie indéfinie.

PRINCIPALES HYPOTHÈSES UTILISÉES POUR LA DÉTERMINATION DES VALEURS RECOUVRABLES

La valeur recouvrable des actifs correspond à leur valeur d'utilité dont la détermination repose sur les flux de trésorerie futurs nets d'IS qui ont été projetés à partir des données ci-après :

- pour l'année 2015 : sur la base des dispositions financières du contrat Stif-RATP 2012-2015, actualisées en fonction des évolutions constatées ;
- pour les années 2016-2020 : sur la base du plan d'affaires RATP approuvé par l'État et reposant sur les dispositions financières du contrat Stif-RATP 2016-2020, et dont les paramètres principaux ont été exposés au conseil d'administration par la présidente ;
- au-delà de l'année 2020 : les données et les flux (y compris normatifs) ont 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.

Les hypothèses d'investissement jusqu'en 2020 sont fondées sur le programme quinquennal d'investissements inscrit dans le contrat Stif-RATP 2016-2020 qui a été approuvé par le conseil d'administration du 9 octobre 2015. Au-delà de 2020 :

- pour l'OT, des hypothèses d'investissement spécifiques au matériel roulant ont été prises en compte jusqu'à la reprise de ces biens de retour par le Stif ;
- pour le GI, l'investissement normatif de renouvellement est estimé à 275 M€.

Les valeurs terminales ont été calculées à partir d'un flux normatif déterminé à l'issue de la période explicite du plan et projeté à l'infini sur la base d'un taux de croissance à l'infini correspondant à l'inflation estimée à long terme. Concernant l'OT, les flux de trésorerie sont projetés jusqu'au terme des droits d'exploitation en retenant pour chaque échéance de fin de droits d'exploitation des valeurs terminales correspondantes.

	UGT	
	Gestionnaire d'infrastructures	Opérateur de transport
Méthode de détermination de la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Taux d'actualisation	4,7 %	Taux d'actualisation spécifique au matériel roulant : 3,7 % Taux d'actualisation pour les autres biens (biens propres et biens de reprise) : 6,3 %
Taux de croissance à l'infini	2,0 %	2,0 %

Les taux d'actualisation (coût moyen pondéré du capital) retenus ont été déterminés par référence aux taux moyens observés sur un panel d'entreprises cotées et exerçant des activités comparables à celles de la RATP. Un taux d'actualisation spécifique a été retenu concernant le matériel roulant de l'OT (biens de retour) compte tenu des modalités de rémunération de ces biens, soit 3,7 %. Pour les autres biens de l'OT (biens propres et biens de reprise), le taux utilisé de 6,3 % est celui résultant du panel.

RÉSULTATS DES TESTS DE DÉPRÉCIATION

Les tests de dépréciation réalisés pour les UGT Gestionnaire d'infrastructure et Opérateur de transport n'ont pas mis en évidence l'existence de perte de valeur. En conséquence, aucune dépréciation n'a été constatée dans les comptes consolidés de l'exercice.

SENSIBILITÉ DES VALEURS RECOUVRABLES

Des tests de sensibilité ont été mis en œuvre afin de conforter les résultats dans le cadre des tests de dépréciation effectués. Sur la base des actifs testés à leur valeur dans le référentiel IFRS :

- une variation du taux d'actualisation de + 0,76 % pour l'UGT GI et de + 1,06 % pour l'UGT OT conduirait à égaliser pour chacune de ces UGT la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT ;
- une variation du taux de croissance à l'infini de - 0,47 % pour l'UGT GI et de - 0,55 % pour l'UGT OT conduirait à égaliser pour chacune de ces UGT la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT ;
- une variation des investissements de renouvellement de + 41 M€ pour l'UGT GI et de + 36 M€ pour l'UGT OT conduirait à égaliser pour chacune de ces UGT la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT.

14.2 AUTRES UNITÉS GÉNÉRATRICES DE TRÉSORERIE (UGT) – RATP DEV

Des tests de dépréciation ont été réalisés sur les autres UGT existantes au 31 décembre 2015. Au cours de l'exercice 2015, compte tenu du lancement de l'alliance internationale Extrapolitan dans le secteur des bus touristiques, ces activités ont été regroupées au sein d'une UGT dédiée « Sightseeing ». Cette UGT intègre notamment les activités Open Tour dont le Groupe a pris le contrôle exclusif au cours de l'exercice.

Les valeurs recouvrables des principales UGT ont été déterminées sur la base des hypothèses suivantes :

	UGT			
	France/Suisse	Royaume-Uni	États-Unis	Sightseeing
Méthode de détermination de la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Taux d'actualisation	6,5 %	6,5 %	6,5 %	7,5 %
Taux de croissance à l'infini	2,0 %	2,0 %	2,0 %	2,0 %

Les taux d'actualisation (coût moyen pondéré du capital) retenus ont été déterminés par référence aux taux moyens observés sur un panel d'entreprises cotées et exerçant des activités comparables à celles du Groupe, en retenant une base de taux sans risque propre à chaque pays, et une prime de risque spécifique pour l'activité *Sightseeing*

Les tests de dépréciation réalisés n'ont pas mis en évidence de perte de valeur au niveau des UGT définies ci-dessus.

Au sein de l'UGT France/Suisse, une perte de valeur de 3,2 M€ a néanmoins été constatée. Elle concerne une part de *goodwill* affectée à une filiale de ce portefeuille d'affaires pour laquelle le Groupe envisage une cession prochaine.

Aucun autre événement, de nature à affecter la valeur des *goodwill* constatés postérieurement à la mise en œuvre des tests de dépréciation des UGT, n'est apparu au cours de l'exercice.

15 • Intérêts dans les filiales

La liste des filiales de l'Epic RATP consolidées par intégration globale est fournie en note 36. Au regard de la contribution individuelle de ces filiales dans les états financiers du Groupe, aucune n'est considérée comme matériellement significative (contributions individuellement inférieures à 10 % du chiffre d'affaires). La plus significative d'entre elles représente moins de 5 % du chiffre d'affaires. La part des intérêts minoritaires dans les états financiers n'est pas non plus significative.

Le Groupe considère, compte tenu de la faible matérialité individuelle des participations dans les filiales, qu'il n'est pas exposé à des risques spécifiques par entité pouvant avoir des incidences significatives sur les états financiers.

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

	31/12/2015				31/12/2014			
	% 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	106 129	5 976	178	41,92	105 594	5 459	813
Autres entreprises associées		6 908	-112	-36		6 940	84	0
Coentreprises		23 969	-1 247	2 793		29 885	5 467	3 076
TOTAL		137 005	4 617	2 935		142 418	11 011	3 889

16.2 COENTREPRISES ET ENTREPRISES ASSOCIÉES SIGNIFICATIVES

Parmi les entités mises en équivalence, Systra est une entreprise associée considérée comme significative.

Systra est un groupe de conseil et d'ingénierie intervenant dans le domaine des transports publics ferroviaires et disposant à travers le monde d'une trentaine de filiales et d'une vingtaine de succursales.

État de situation financière – Systra

	31/12/2015	31/12/2014
Actifs non courants	149 397	111 576
Actifs courants	488 651	488 142
Passifs non courants	64 405	41 564
Passifs courants	382 268	368 828
ACTIF NET (100 %)	191 375	189 326
Pourcentage de détention	41,9 %	41,9 %
Part du Groupe dans l'actif net	79 901	79 366
<i>Goodwill</i>	26 228	26 228
VALEUR D'ÉQUIVALENCE	106 129	105 594

Compte de résultat – Systra

	31/12/2015	31/12/2014
Produits des activités ordinaires	627 219	527 329
Résultat net (100 %)	14 254	13 023
QUOTE-PART DU GROUPE DANS LE RÉSULTAT NET	5 976	5 459
Autres éléments du résultat global	178	813

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.

17 • Actifs financiers disponibles à la vente**31 décembre 2014**

	Actifs financiers 01/01/2014	Augmentations	Diminutions	Écarts de change	Autres	Actifs financiers 31/12/2014
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

31 décembre 2015

	Actifs financiers 01/01/2015	Augmentations	Diminutions	Écarts de change	Autres	Actifs financiers 31/12/2015
Total valeur brute	18 066	35 407	-3 630	29	-662	49 210
Perte de valeur	-10 119	55	1	0	0	-10 063
TOTAL VALEUR NETTE	7 947	35 462	-3 629	29	-662	39 147

Les actifs disponibles à la vente sont essentiellement des titres de participation non consolidés. Les pertes de valeur correspondent à des dépréciations lorsque la valeur des titres est de façon significative ou prolongée inférieure à leur valeur comptable.

Les augmentations s'expliquent essentiellement par les titres Logis-Transports reçus par la RATP pour 33,1 M€ en contrepartie des actifs immobiliers apportés dans le cadre de l'opération décrite en note 6.

Les actifs financiers disponibles à la vente se répartissent comme suit :

	Valeur nette	% d'intérêt
SA HLM Logis-Transports ⁽¹⁾	33 126	99
Irise	750	10
Ratp via Quatro	572	
Linea ⁽²⁾	826	33
Autres	3 873	
TOTAL	39 147	

(1) Cf. note 2.1.

Les données non auditées au 31 décembre 2015 de la SA HLM Logis-Transports sont :

- chiffre d'affaires : 58 777 k€ en 2015 contre 61 012 k€ en 2014 ;
- total bilan = 751 789 k€ dont 353 610 k€ d'endettement net ;
- résultat : 10 778 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

	31/12/2013	Augmentations	Diminutions	Écarts de change	Autres	31/12/2014
Dépôts liés au <i>lease</i>	446 693	57 674	-20 246	0	-137 383	346 738
Dépôts en 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

	31/12/2014	Augmentations	Diminutions	Écarts de change	Autres	31/12/2015
Dépôts liés au <i>lease</i>	346 738	27 923	-158 976	0	114 880	330 565
Dépôts en juste valeur	174 577	0	-53 421	0	13 139	134 295
Prêts CIL	38 314	21	-2	0	-3 952	34 381
Prêts et autres créances	19 205	23 815	-23 691	1	128	19 459
Autres actifs financiers non courants	578 834	51 759	-236 090	1	124 195	518 700
Provisions sur autres actifs financiers	-192	12	8	0	33	-139
Autres actifs financiers non courants	578 642	51 771	-236 082	1	124 228	518 561

Les dépôts liés au *lease* (en coût amorti) concernent des contrats terminés par anticipation. Ils sont adossés aux emprunts liés aux terminaisons de *lease* figurant en dettes financières (note 24.2).

Les prêts correspondent principalement aux prêts octroyés par la RATP aux comités interprofessionnels du logement (CIL).

18.2 AUTRES ACTIFS FINANCIERS COURANTS

31 décembre 2014

	31/12/2013	Variation de juste valeur	Augmentations/diminutions	Écarts de change	Autres	31/12/2014
Dividendes à recevoir	106	0	-106	0	0	0
Prêts CIL	7 848	0	0	0	-301	7 547
Dépôts liés au <i>lease</i>	44 403	0	0	0	140 534	184 937
Autres prêts, dépôts et cautionnements	214	0	229	21	0	463
Cash collatéral lié aux opérations de <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

31 décembre 2015

	31/12/2014	Variation de juste valeur	Augmentations/ Diminutions	Écarts de change	Autres	31/12/2015
Dividendes à recevoir	0	0	0	0	0	0
Prêts CIL	7 547	0	0	0	-1 705	5 842
Dépôts liés au <i>lease</i>	184 937	0	0	0	-114 137	70 800
Autres prêts, dépôts et cautionnements	463	0	-58	24	-2	427
Cash collatéral lié aux opérations de <i>lease</i>	503 722	0	-124 922	0	0	378 800
AUTRES ACTIFS FINANCIERS COURANTS	696 669	0	-124 980	24	-115 844	455 869

Le *cash* collatéral correspond à des sommes versées en garantie des emprunts liés aux terminaisons de *lease* figurant en dettes financières (note 24.2).

19 • Stocks

19.1 DÉTAIL DES STOCKS PAR NATURE

	31/12/2015			31/12/2014		
	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
Matières premières et fournitures	233 392	-45 332	188 060	213 260	-45 422	167 838
Autres approvisionnements	1 226	0	1 226	764	0	764
En cours de production	5 860	0	5 860	7 829	0	7 829
Marchandises	311	0	311	86	0	86
Produits finis	2 753	0	2 753	2 417	0	2 417
TOTAL	243 542	-45 332	198 210	224 356	-45 422	178 934

19.2 VARIATION DES PERTES DE VALEUR SUR LES STOCKS

	31/12/2014	Dotations	Reprises	Écarts de conversion	Autres et reclassement	31/12/2015
Dépréciations sur stocks autres	-45 422	-2 874	2 967	-3	0	-45 332
Dépréciations sur en-cours	0	0	0	0	0	0
Dépréciations sur stocks de marchandises	0	0	0	0	0	0
TOTAL	-45 422	-2 874	2 967	-3	0	-45 332

Ces dépréciations sont comptabilisées conformément à la méthode décrite en note 2.11.

20 • Clients et autres débiteurs

	31/12/2015	31/12/2014
Créances clients	253 258	210 447
Perte de valeur des créances clients	-8 613	-9 821
Créances clients	244 645	200 626
Paiements d'avance	5 322	46 424
Charges constatées d'avance	50 791	52 460
Créances sur l'État et autres collectivités	205 107	172 341
Subventions d'investissement à recevoir	329 316	188 929
Créances diverses	112 425	115 868
Dépréciations	-4 437	-5 845
Autres débiteurs	698 523	570 177
TOTAL CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS	943 168	770 803

	31/12/2015	31/12/2014
Dépréciation des créances clients en début d'exercice	-9 821	-10 349
Dotations de l'exercice	-2 728	-839
Reprises de l'exercice non utilisées	0	-3
Reprises de l'exercice utilisées	3 937	1 369
DÉPRÉCIATION DES CRÉANCES CLIENTS EN FIN D'EXERCICE	-8 613	-9 821

L'intégralité des créances clients nettes a une échéance à moins d'un an.

21 • Trésorerie et équivalents de trésorerie

	31/12/2015	31/12/2014
Valeurs mobilières de placement	648 987	872 352
Disponibilités	402 700	445 156
TOTAL	1 051 687	1 317 508

Le total de la trésorerie indiqué dans le tableau des flux de trésorerie s'analyse comme suit :

	31/12/2015	31/12/2014
Trésorerie et équivalents de trésorerie (bilan)	1 051 687	1 317 508
Concours bancaires courants	-50 020	-87 609
Trésorerie de clôture du TFT	1 001 667	1 229 899

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.

	31/12/2015	31/12/2014
Provision pour indemnités de départ à la retraite	291 745	329 070
Provision pour allocations de décès des retraités	37 590	44 598
Provision pour indemnités de décès des actifs	15 082	15 386
Provision pour cessation anticipée d'activité	2 361	2 838
Provision pour bonification du taux de plan d'épargne entreprise (PEE) des retraités et futurs retraités	0	5 412
Provision pour rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités	244 624	277 099
Provision pour pensions (filiales étrangères)	27 808	23 136
Total avantages postérieurs à l'emploi	619 210	697 539
Provision pour cessation progressive d'activité	1 465	2 211
Provision pour médailles du travail	23 738	23 465
Provision pour maladies longue durée	5 432	5 599
Provision pour chômage	11 577	7 366
Provision pour rentes maladies professionnelles et accidents du travail des actifs	20 071	22 616
Total avantages à long terme	62 283	61 257
TOTAL	681 493	758 796

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 indemnités décès des actifs ;
- des cessations anticipées d'activité (CAA) ;
- de la bonification de taux des PEE des actuels et futurs retraités ;
- des rentes pour maladies professionnelles et accidents du travail des retraités (AT/MP) ;
- des régimes de pensions de retraite à prestations définies des filiales étrangères.

22.1.1 ÉVOLUTION DE LA PROVISION

Les variations des provisions pour avantages postérieurs à l'emploi 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 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	-	-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)							321	321
Cotisations employeur aux fonds							-7 497	-7 497
Effet de périmètre	78						901	980
Différence de change	18						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

	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 2015	329 070	15 386	44 598	277 099	2 838	5 412	23 136	697 539
Charge de l'exercice	24 140	1 484	668	16 231	43	40	7 876	50 482
Prestations payées par l'employeur	-20 743	-1 454	-1 373	-9 976	-692	-5 452	-	-39 690
Pertes et gains actuariels	-42 111	-334	-6 303	-38 730	172	-	2 825	-84 481
Effet du plafonnement de l'actif (IFRIC 14)							178	178
Cotisations employeur aux fonds							-7 767	-7 767
Effet de périmètre	1 391						-	1 391
Différence de change	-2						1 559	1 558
PASSIF NET COMPTABILISÉ AU 31 DÉCEMBRE 2015	291 745	15 082	37 590	244 624	2 361	-	27 808	619 210

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 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	-	-21 937	-	-	-5 169	-45 324
Coûts d'intérêts nets	-9 331	-437	-1 084	-5 950	-98	-462	-719	-18 081
Autres							-365	-365
IMPACT RÉSULTAT	-26 428	-1 557	-1 084	-27 887	-98	-462	-6 253	-63 769

Charge de l'exercice comptabilisée en 2015

	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	-19 220	-1 254	-	-12 075	-	-	-6 772	-39 321
Coûts d'intérêts nets	-4 920	-230	-668	-4 156	-43	-40	-723	-10 780
Autres								-381
IMPACT RÉSULTAT	-24 140	-1 484	-668	-16 231	-43	-40	-7 876	-50 482

22.1.3 IMPACT EN AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL

Les écarts actuariels au titre des avantages postérieurs à l'emploi sont les suivants :

Montant comptabilisé en capitaux propres 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							-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

Montant comptabilisé en capitaux propres 2015

	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	-42 208	922	-7 918	-83 761	-8 266	-25 500	-7 276	-174 007
Réévaluation	42 111	334	6 303	38 730	-172	-	-2 825	84 481
Autres							-663	-663
SOLDE DE CLÔTURE	-97	1 256	-1 615	-45 031	-8 438	-25 500	-10 764	-90 189
dont écarts actuariels d'expérience sur la période	1 140	-160	-782	-7 226	216	-	-1 159	-7 971

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 2014	288 656	13 437	33 358	183 066	3 013	14 207	113 597	649 334
Coûts des services	17 097	1 120	-	21 937	-	-	5 169	45 324
Coûts de l'actualisation	9 331	437	1 084	5 950	98	462	5 439	22 801
Contribution des employés							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	-	-	-	-	-	4 281	4 359
Différence de change	18						8 572	8 591
Autres							-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							-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 d'IFRIC 14							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

	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 2015	329 070	15 386	44 598	277 099	2 838	5 412	144 846	819 249
Coûts des services	19 220	1 254	–	12 075	–	–	6 772	39 321
Coûts de l'actualisation	4 920	230	668	4 156	43	40	5 578	15 635
Contribution des employés							131	131
Prestations payées	–20 743	–1 454	–1 373	–9 976	–692	–5 452	–5 023	–44 713
Pertes et gains actuariels	–42 111	–334	–6 303	–38 730	172	–	–1 613	–88 919
Effet de périmètre	1 391	–	–	–	–	–	–	1 391
Différence de change	–2						9 120	9 118
Autres							–372	–372
Engagement au 31 décembre 2015	291 745	15 082	37 590	244 624	2 361	–	159 438	750 840
Actifs de couverture au 31 décembre 2015							–133 230	–133 230
Engagement net des actifs de régimes	291 745	15 082	37 590	244 624	2 361	–	26 208	617 610
Ajustement cumulé d'IFRIC 14							1 599	1 599
PASSIF NET COMPTABILISÉ AU 31 DÉCEMBRE 2015	291 745	15 082	37 590	244 624	2 361	–	27 808	619 210
Meilleure estimation des prestations attendues à verser en 2016	41 984	1 362	1 056	10 087	427	–	6 933	61 849

Actifs des régimes de pensions des filiales étrangères

	31/12/2015	31/12/2014
Actif net comptabilisé à l'ouverture de la période	123 005	95 635
Intérêts sur les actifs	4 901	4 761
Contribution de l'employeur	7 422	7 497
Contribution des employés	131	148
Prestations payées par les actifs de couverture	–5 023	–4 600
Pertes et gains actuariels	–4 372	9 365
Effet de périmètre	–	3 380
Différence de change	7 919	7 463
Autres	–753	–644
ACTIF NET COMPTABILISÉ À LA CLÔTURE DE LA PÉRIODE	133 230	123 005

Les actifs des filiales sont investis à environ 45 % en actions, 35 % en obligations, 4 % en immobilier et le solde en autres produits financiers.

22.1.5 LES HYPOTHÈSES

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/2015		31/12/2014	
	Zone euro	Royaume-Uni	Zone euro	Royaume-Uni
Taux d'actualisation	1,9 % à 2,25 %	3,2 % à 3,7 %	1,50 %	3,1 % à 3,9 %
Taux d'inflation	2,00 %	2,7 % à 3,0 %	2,00 %	2,8 % à 3,2 %
Profil de carrière inflation comprise	2,0 % à 2,8 %	1,7 % à 2,5 %	2,80 %	1,8 % à 3,15 %
Table de mortalité	TGH 05/TGF 05	SAPS S1 NA	TGH 05/TGF 05	SAPS S1 NA
Âge de départ à la retraite	59,2 ans	65	57,8 ans	65
Taux de valorisation des pensions	NA	1,7 % à 2,5 %	NA	1,7 % à 3,1 %
Taux de <i>turnover</i>	0,00 %	NC	0,00 %	NC

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 + 26 M€.

La durée moyenne des engagements postérieurs à l'emploi est de quinze ans comme lors de la clôture 2014.

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 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 à long terme
Passif net comptabilisé au 1^{er} janvier 2015	23 465	22 615	2 211	7 367	5 599	61 257
Coûts des services rendus et coût de l'actualisation	2 110	1 941	33	–	5 034	9 118
Prestations payées	–1 391	–2 870	–1 488	–5 839	–5 273	–16 861
Écart actuariel	–447	–1 615	710	10 049	73	8 770
PASSIF NET COMPTABILISÉ AU 31 DÉCEMBRE 2015	23 737	20 071	1 465	11 577	5 433	62 283
Meilleure estimation des prestations versées aux régimes à prestations définies en 2016	1 268	2 709	894	–	–	4 871

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/2015	31/12/2014
Taux d'actualisation	2,25 %	1,50 %
Taux d'inflation	2,00 %	2,00 %
Profil de carrière inflation comprise	2,80 %	2,80 %
Table de mortalité	TGH 05/TGF 05	TGH 05/TGF 05
Âge de départ à la retraite	59,2 ans	57,8 ans
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 avantages à long terme de – ou + 0,9 M€.

La durée moyenne des engagements à long terme est de quinze ans, comme lors de la clôture 2014.

23 • Autres provisions

L'impact au compte de résultat est :

	31/12/2015	31/12/2014
Dotations et reprises aux provisions	4 717	-3 690

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.

	31/12/2014	Dotation	Provision utilisée	Provision non utilisée	Reclassement, variations de périmètre et taux de change	31/12/2015
Provisions non courantes	151 505	36 027	-15 046	-16 142	1 944	158 289
Démantèlement ⁽¹⁾	69 293	0		0	2 444	71 737
Litiges ⁽²⁾	19 284	9 537	607	-8 546	1 190	22 072
Autres charges	28 880	7 002	-6 288	0	-3 035	26 559
Autres risques ⁽³⁾	34 049	19 488	-9 366	-7 596	1 346	37 920
Provisions courantes	62 678	30 417	-18 971	-13 775	1 395	61 743
Démantèlement ⁽¹⁾	4 047	0	-3 704	0	-343	0
Litiges ⁽²⁾	16 809	12 204	-2 755	0	1 142	27 400
Autres charges	9 047	2 003	-4 285	-3 800	558	3 523
Autres risques ⁽³⁾	32 775	16 210	-8 228	-9 975	38	30 820
TOTAL DES PROVISIONS	214 183	66 444	-34 018	-29 917	3 339	220 032

(1) Les coûts de démantèlement du matériel roulant ferroviaire font l'objet d'une provision en contrepartie de leur inscription à l'actif immobilisé en tant que composants amortis sur la durée d'utilisation des trains.

(2) Les provisions pour litiges concernent des provisions pour litiges et contentieux à caractère commercial ou prud'homal dont le risque de maladies professionnelles liées à l'amiante (note 31.2).

(3) 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 57 653 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 un nouvel emprunt obligataire au cours de l'exercice :

- émission d'un emprunt au nominal de 500 M€ en octobre 2015 avec une échéance en mai 2031 et un taux d'intérêt de 1,75 %.

24.2 DÉTAIL DES DETTES FINANCIÈRES COURANTES ET NON COURANTES

	31/12/2015	31/12/2014
Emprunts obligataires	4 677 211	4 260 127
Emprunts auprès de la Région Île-de-France	200 441	215 362
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	330 565	346 738
Emprunts auprès des établissements de crédit	146 573	145 831
Emprunts liés aux contrats de location-financement	34 622	30 606
Dépôts et cautionnements (reçus)	3	3
Autres emprunts et dettes	5 291	7 146
Total dettes financières – non courant	5 394 705	5 005 813
Emprunts obligataires	184 587	391 872
Emprunts auprès de la Région Île-de-France	20 751	21 874
Emprunts plan d'épargne entreprise	389 993	565 716
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	70 800	184 940
Emprunts auprès des établissements de crédit	53 360	42 517
Emprunts liés aux contrats de location-financement	7 592	5 447
Dépôts et cautionnements (reçus)	203 274	209 331
Billets de trésorerie	1 226 680	1 339 410
Autres emprunts et dettes	28	137
Concours bancaires	50 020	87 609
Intérêts courus non échus (ICNE)	67 880	75 657
Total dettes financières – courant	2 274 965	2 924 510
TOTAL	7 669 670	7 930 323

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 instruments dérivés de couverture de change sur les emprunts obligataires et les dépôts de *lease*. La dette relative aux contrats de crédit-bail finançant les tramways T3, T5, T6, T7, et T8 est compensée dans le calcul de l'endettement net avec la créance d'un montant équivalent envers le Stif et n'apparaît donc pas dans le détail ci-dessous.

	31/12/2015	31/12/2014
Dettes financières	7 669 670	7 930 323
Instruments dérivés de couverture de CFH	-344 005	-275 579
Instruments dérivés de couverture de FVH	21 714	10 831
Intérêts courus non échus	-67 880	-75 657
Avance prêts CIL	-38 038	-46 094
Dépôts et cautionnements ⁽¹⁾	-401 365	-531 678
Autres actifs financiers liés aux opérations de <i>lease</i>	-134 295	-174 577
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-1 051 687	-1 317 508
Autres ⁽²⁾	-375 927	-500 153
ENDETTEMENT NET GROUPE	5 278 188	5 019 908

(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 379 M€ au 31 décembre 2015.

24.4 DETTES FINANCIÈRES PAR ÉCHÉANCE

En milliers d'euros	2016	2017	2018	2019	2020	> 5 ans
Emprunts obligataires EUR	-	-	650 000	-	-	3 200 000
Intérêts sur emprunts obligataires EUR	128 766	132 281	132 281	103 031	103 031	397 534
Emprunts obligataires libellés en devises	124 572	277 464	-	297 163	-	-
Intérêts sur emprunts obligataires libellés en devises	30 927	24 919	12 139	12 139	-	-
Emprunts auprès de la Région Île-de-France	21 000	20 414	18 509	18 509	16 845	151 980
Intérêts sur emprunts auprès de la Région Île-de-France	-	-	-	-	-	-
Emprunts plan d'épargne entreprise	389 993	-	-	-	-	-
Intérêts sur emprunts PEE	1 254	-	-	-	-	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	53 902	55 236	10 381	10 381	10 381	60 095
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	71 915	61 870	261 576	346	17 474	36 015
Emprunts liés aux contrats de location-financement	6 031	4 475	3 802	3 175	2 862	21 923
Intérêts sur emprunts liés aux contrats de location-financement	1 567	1 393	1 256	1 642	1 059	4 368
Dépôts et cautionnements (reçus)	203 277	-	-	-	-	-
Billets de trésorerie	1 226 680	-	-	-	-	-
Autres emprunts et dettes	5 319	-	-	-	-	-
Concours bancaires	50 020	-	-	-	-	-
Intérêts courus non échus	67 880	-	-	-	-	-
TOTAL DETTES FINANCIÈRES	2 383 104	578 051	1 089 943	446 385	151 651	3 871 914

Les flux sur emprunts obligataires en francs suisses sont couverts par des *cross currency swaps*.

La ventilation par principales devises et par nature de taux figure en note 27.

24.5 VARIATION DU COÛT AMORTI

Emprunt obligataire	Coût amorti 31/12/2015	Coût amorti 31/12/2014	Variation
RATP CHF 2,125 % 21 juillet 2015	0	191 377	-191 377
RATP CHF 3,375 % 21 mars 2016	184 585	166 315	18 270
RATP CHF 3,25 % 9 octobre 2017	276 841	249 445	27 396
RATP CHF 3,25 % 6 novembre 2017	138 498	124 828	13 670
RATP EUR 4,50 % 28 mai 2018	649 105	649 255	-150
RATP CHF 2,929 % 27 juin 2019	138 316	124 608	13 708
RATP CHF 2,625 % 6 novembre 2019	290 420	261 635	28 785
RATP EUR 4,00 % 23 septembre 2021	596 826	596 343	483
RATP EUR 2,875 % 9 septembre 2022	595 063	594 406	657
RATP EUR 4,125 % 13 avril 2023	597 426	597 130	296
RATP EUR 3,75 % 19 octobre 2026	447 763	447 598	165
RATP EUR 4,11 % 1 ^{er} juillet 2031	49 747	49 735	12
RATP EUR 2,441 % 25 octobre 2025	49 775	49 755	20
RATP EUR 0,36 % 26 février 2015	0	199 993	-199 993
RATP EUR 3,03 % 25 octobre 2025	199 673	199 644	29
RATP EUR 1,38 % 16 septembre 2024	149 936	149 929	7
RATP EUR 1,75 % 25 mai 2031	497 824	0	497 824
TOTAL DETTE OBLIGATAIRE	4 861 798	4 651 997	-288 023
Emprunt Région Île-de-France	221 192	237 238	-16 046
Avance prêt CIL	38 038	45 827	-7 789
Emprunt PEE (hors billets de trésorerie)	209 213	333 145	-123 932
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	401 365	531 676	-130 311
TOTAL DETTE LONG TERME	5 731 606	5 799 882	-566 100

25 • Fournisseurs et autres créditeurs

	31/12/2015	31/12/2014
Dettes fournisseurs	293 014	298 883
Dettes sur immobilisations	381 482	420 911
Dettes fiscales et sociales	691 680	697 394
Dettes diverses d'exploitation	17 385	16 552
Produits constatés d'avance	74 324	75 509
Autres dettes diverses	591 728	575 700
TOTAL	2 049 613	2 084 949

L'intégralité des dettes fournisseurs a une échéance à moins d'un an.

26 • Incidence de la variation du BFR

	31/12/2015	31/12/2014
Stocks	-17 998	-8 328
Avances et acomptes versés sur commande	41 135	-1 180
Créances clients et comptes rattachés	-28 201	24 735
Créances envers l'État et les autres collectivités publiques	-8 433	45 743
Créances vis-à-vis du Stif	-23 200	-31 370
Autres créances	25 778	-239 295
Charges constatées d'avance	-1 006	1 734
Avances et acomptes reçus sur commande	-11 031	2 354
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	-9 483	9 799
Dettes fiscales et sociales	-11 161	91 379
Dettes vis-à-vis du Stif	39 923	49
Autres dettes	-15 990	204 293
Produits constatés d'avance	-1 611	-3 959
Produits constatés d'avance (<i>lease</i>)	-1 868	-1 672
TOTAL INCIDENCE DE LA VARIATION DU BFR	-23 146	94 282

27 • Gestion du risque financier

GESTION DU RISQUE DE TAUX

La dette du groupe RATP est essentiellement à taux fixe. Le risque de taux sur les actifs ou passifs financiers est géré par la mise en place d'instruments dérivés de couverture (*swaps, caps, floors*) strictement adossés à une dette existante ou hautement probable.

GESTION DU RISQUE DE CHANGE

La RATP couvre systématiquement le risque de change sur les émissions d'emprunts en devises à l'aide de *swaps* (*swaps* de change, *cross currency swap* ou *swaps* de flux).

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 pour le groupe RATP de ne pas pouvoir honorer ses dettes 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 maximal de 2 500 M€) et d'un en-cours de placements disponibles (1 Md€ en moyenne sur 2015) pour s'assurer des liquidités suffisantes.

27.1 SENSIBILITÉ DES DETTES À COURT TERME

La RATP a des dettes à court terme matérialisées par des billets de trésorerie (1 407 M€ dont 181 M€ adossés au plan d'épargne entreprise), dont la maturité n'excède pas six mois au 31 décembre 2015, et qui sont à taux fixe.

La RATP a également une dette obligataire à court terme et à taux fixe (181 M€) destinée au financement du fonds Tick'épargne dans le cadre du plan d'épargne entreprise.

La dette à court terme étant essentiellement à taux fixe, le Groupe est peu exposé à une volatilité des taux.

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 92 % à taux fixe.

Total des dettes avant couverture

	31/12/2015	31/12/2014
Dette obligataire CHF en millions d'euros	1 028	847
Taux variable	0 %	0 %
Taux fixe	100 %	100 %
Dette obligataire EUR en millions d'euros	3 833	3 550
Taux variable	0 %	0 %
Taux fixe	100 %	100 %
Emprunt Île-de-France long terme en millions d'euros	221	268
Taux variable	100 %	100 %
Taux fixe	0 %	0 %
PEE en millions d'euros	209	328
Taux variable	100 %	100 %
Taux fixe	0 %	0 %
Total en millions d'euros	5 291	4 993
Taux fixe	92 %	88 %
Taux variable	8 %	12 %

Total des dettes après couverture de taux

	31/12/2015	31/12/2014
Total dette (nominal) en millions d'euros	5 291	4 993
dont dette à taux variable	430	596
Pourcentage fixe de la dette	92 %	88 %

Les charges d'intérêts sur les dettes obligataires s'élèvent à 157 M€ en 2015 : 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.

Le tableau suivant présente l'incidence potentielle de ces accords de compensation :

En milliers d'euros	Valeur comptable des dérivés actifs	Valeur comptable des dérivés passifs	Juste valeur des collatéraux financiers	Exposition nette
Dérivés de taux	215 690	-48 039	-174 974	-7 323
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>		-401 363	350 500	-50 863

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.

28 • Instruments financiers dérivés

28.1 CLASSIFICATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

31 décembre 2014

	Actif non courant	Actif courant	Total actif	Passif non courant	Passif courant	Total passif
Cash flow hedge	275 697	12 778	288 475	14 713	17 667	32 380
Fair value hedge	0	15 658	15 658	26 476	6 803	33 279
Non hedge			0			0
TOTAL	275 697	28 436	304 133	41 189	24 470	65 659

31 décembre 2015

	Actif non courant	Actif courant	Total actif	Passif non courant	Passif courant	Total passif
Cash flow hedge	284 153	73 746	357 899	12 394	20 557	32 951
Fair value hedge	0	14 578	14 578	36 258	35	36 293
Non hedge					10 696	10 696
TOTAL	284 153	88 324	372 477	48 652	31 288	79 940

28.2 MATURITÉ DES INSTRUMENTS DÉRIVÉS (MATURITÉ, NOTIONNEL, DEVISE)

Au 31 décembre 2014

	Total	Classement			Échéance du notionnel		
		CFH	FVH	Trading	- de 1 an	de 1 à 5 ans	+ de 5 ans
Couverture du risque de change							
Cross currency swaps	997 728	847 443	150 285				997 728
Swaps de change	333 765		333 765		333 765		
Couverture du risque de taux							
Swaps de fixation	114 562	114 562				6 690	107 872
Vente de put	712	712				712	
Couverture de matières premières							
Swaps ULSLD 10 ppm	18 716	18 716			12 284	6 432	

Au 31 décembre 2015

	Total	Classement			Échéance du notionnel		
		CFH	FVH	Trading	- de 1 an	de 1 à 5 ans	+ de 5 ans
Couverture du risque de change							
Cross currency swaps	938 842	783 922	154 920		124 571	627 265	187 006
Swaps de change	802 171		802 171		802 171		
Couverture du risque de taux							
Swaps de fixation	105 914	105 914			1 234	15 342	89 338
Vente de put							
Couverture de matières premières							
Swaps ULSLD 10 ppm	10 237	10 237			5 032	5 205	

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 2015 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 2015 sont :

- soit des *swaps* de taux fixe contre Euribor : la 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 celle de 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

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
Actifs financiers en concession	4 040 928	4 040 928	0	4 040 928	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
Actifs détenus en vue de la vente	0	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

2015

	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	39 147	39 147	0	0	39 147
Instruments financiers dérivés	372 477	372 477	0	372 477	0
Actifs financiers en concession	4 214 986	4 214 986	0	4 214 986	0
Autres actifs financiers	974 430	1 009 181	378 800	630 381	0
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 051 687	1 051 687	562 960	488 727	0
Actifs détenus en vue de la vente	0	0			
Évaluation des passifs à la juste valeur					
Dettes financières	7 669 670	7 840 978	5 550 157	2 290 821	0
Instruments financiers dérivés	79 940	79 940	0	79 940	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'entrée 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 • Informations par secteur opérationnel

Conformément aux dispositions de la norme IFRS 8, les secteurs présentés sont les suivants :

- le secteur « Gestionnaire d'infrastructures » (GI) métro et RER de l'Epic RATP : cette activité correspond à la mission de gestionnaire

d'infrastructures de réseaux affectée au transport public urbain de voyageurs fixée par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;

- le secteur « Transport » (OT), correspondant aux activités d'exploitation de services de transport de voyageurs du Groupe exercées par la RATP en Île-de-France, et par ses filiales en France et à l'étranger.

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.

30.1 INFORMATIONS PAR SECTEURS OPÉRATIONNELS RELATIVES AU COMPTE DE RÉSULTAT

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 intersecteur	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 opérationnel	190 022	326 204	-	516 226
Dotations aux amortissements	-244 170	-106 997	-	-351 167

Au 31 décembre 2015

	Gestionnaire d'infrastructures	Transport	Éliminations	Total
Chiffre d'affaires externe	3 496	5 552 859		5 556 355
Chiffre d'affaires intersecteur	776 091	232 094	-1 008 185	-
Chiffre d'affaires	779 587	5 784 954	-1 008 185	5 556 355
EBITDA	435 799	518 271		954 070
Résultat opérationnel	201 565	427 443		629 008
Dotations aux amortissements	-234 315	-136 640		-370 955

30.2 INFORMATIONS PAR SECTEUR OPÉRATIONNEL RELATIVES AU BILAN

Les principaux indicateurs sectoriels relatifs au bilan présentés par le groupe RATP sont les suivants :

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	4 450 211	9 809 533	14 259 744

Au 31 décembre 2015

	Gestionnaire d'infrastructures	Transport	Total
Bilan			
Immobilisations incorporelles et corporelles nettes	4 334 989	1 768 235	6 103 224
Subventions d'investissement	2 314 588	3 231 350	5 545 938
Investissements corporels et incorporels	323 052	799 787	1 122 839
Acquisition de biens mis en concession		777 599	777 599
TOTAL ACTIF	4 446 644	10 006 115	14 452 759

31 • Garanties**31.1 GARANTIES DONNÉES**

	31/12/2015			31/12/2014		
	RATP Epic	Autres	Total	RATP Epic	Autres	Total
Avals et cautions	436 678	183 990	620 668	490 428	95 627	586 055
Dont :						
- cautions auprès d'associations ou autres	21 548	183 990	205 538	21 665	95 627	117 292
- avantages au personnel	188 280		188 280	213 447		213 447
- opérations de <i>leasehold</i> sous locations	226 850		226 850	255 316		255 316
TOTAL	436 678	183 990	620 668	490 428	95 627	586 055

31.2 GARANTIES REÇUES

	31/12/2015			31/12/2014		
	RATP Epic	Autres	Total	RATP Epic	Autres	Total
Avals et cautions	323 897	4 361	328 258	278 707	4 413	283 120
dont Opérations de <i>leasehold</i> sous locations	323 897		323 897	278 707		278 707
TOTAL	323 897	4 361	328 258	278 707	4 413	283 120

32 • Engagements hors bilan

32.1 EN MATIÈRE D'INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Les investissements contractés à la date de clôture mais non enregistrés dans les comptes s'élèvent à 4 549 M€ au 31 décembre 2015, contre 4 389 M€ au 31 décembre 2014. Le financement de ces investissements est principalement assuré par des subventions versées selon l'avancement des projets et par les modalités de rémunération contractuelle conclues avec le Stif.

32.2 ACTIFS ET PASSIFS ÉVENTUELS

AIDES D'ÉTAT VERSÉES PAR LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

En 2013, la Région Île-de-France a été condamnée par le tribunal administratif de Paris à procéder à la récupération de subventions d'investissement versées aux opérateurs de transport public pour financer l'acquisition d'autobus et d'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. Le Groupe a été informé de cette condamnation par un courrier du président du conseil régional d'Île-de-France du 24 mars 2014, dans lequel il est mentionné un montant estimatif de subventionnement de 21,7 M€ (hors intérêts moratoires) qui aurait été attribué aux filiales du Groupe.

Ce dossier fait l'objet de deux 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.

Le 27 novembre 2015, un jugement de la cour administrative d'appel de Paris a confirmé l'obligation pour la Région Île-de-France de récupérer les aides illicites, mais assortit l'obligation envers la Région de tempéraments importants. Le montant des sommes à récupérer par la Région Île-de-France doit ainsi tenir compte de la nature des investissements subventionnés et du type d'activité de transport ayant été exercée. Cette précision devrait notamment conduire à exclure des sommes à rembourser les subventions versées pour le financement des autobus dont le réemploi sur des services non subventionnés peut être écarté. En l'absence de titres exécutoires émis par la Région en tenant compte de ces tempéraments, le Groupe n'est pas en mesure à la clôture d'établir une estimation fiable du remboursement qui pourrait lui être demandé par la Région.

Néanmoins, le Groupe contestera le remboursement qui pourrait lui être demandé en application de ce jugement, et 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.

En tout état de cause, si le remboursement des subventions d'investissement perçues par les filiales du Groupe devait devenir effectif, il devrait alors être compensé par les autorités organisatrices, en particulier le Stif en tant que bénéficiaire *in fine* de ces aides publiques versées à l'origine par la Région Île-de-France. Par conséquent, le Groupe considère qu'à ce stade l'obligation qui pourrait lui incomber est éventuelle et que la sortie de ressources qui pourrait en découler est incertaine.

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.

Sur l'exercice 2015, l'administration fiscale a diligenté un contrôle fiscal de la RATP portant sur les exercices 2012 à 2014. Fin décembre 2015, la RATP a reçu une proposition de rectification pour l'année 2012 en matière de taxe sur les salaires. Cette proposition de notification porte sur un montant de 65 M€ dont 8 M€ d'intérêts de retard.

Les contrats Stif des périodes 2012-2015 et 2016-2020 (dans les articles respectifs 104-3 et 113-3) prévoient expressément une prise en charge par le Stif des conséquences financières suite au non-assujettissement des contributions à la TVA. Une réunion de travail a été tenue pour informer le Stif de cette situation. La RATP va adresser une lettre de réponse contestant cette proposition de notification et a informé le Stif de cette situation. La RATP considère, quelle que soit l'issue de ce dossier, que 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.

De ce fait, aucun élément n'a été retranscrit dans les comptes clos au 31 décembre 2015.

33 • Information relative aux parties liées

33.1 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

	31/12/2015	31/12/2014
Ressources du contrat Stif	2 155 786	2 062 733
Ressources des communes pour le maintien de dessertes déficitaires	18 645	19 031
Subventions d'investissement appelées sur l'exercice (État, Stif, RIF, Autres)	886 693	622 117
Emprunts Région Île-de-France souscrits sur l'exercice	2 449	8 193
Emprunts Région Île-de-France remboursés sur l'exercice	20 398	20 942
Créances sur l'État et les collectivités	437 230	289 570
Créances sur le Stif	72 610	49 410
Dettes envers l'État et les collectivités	80 920	80 200
Dettes envers le Stif	52 480	11 710
Dettes financières envers la Région Île-de-France	249 057	267 658

TRANSACTIONS AVEC LES FILIALES

Les transactions réalisées avec les sociétés consolidées sont éliminées ; les transactions réalisées avec les sociétés mises en équivalence relèvent des pratiques habituelles retenues pour des opérations de nature commerciale ou financière réalisées au sein d'un groupe ; elles sont réalisées aux conditions courantes de marché.

AUTRES TRANSACTIONS DONT CELLES RÉALISÉES AVEC LES ENTREPRISES DU SECTEUR PUBLIC

Il s'agit de transactions courantes réalisées à des conditions normales de marché.

33.2 RÉMUNÉRATION DES PRINCIPAUX DIRIGEANTS

Les principaux dirigeants du groupe RATP sont les membres du comité exécutif.

	31/12/2015	31/12/2014
Avantages à court terme hors charges patronales ⁽¹⁾	2 460	2 314

(1) Comprenant les salaires bruts, primes, intéressement et avantages en nature.

Les autres avantages ne sont pas significatifs.

34 • Honoraires des commissaires aux comptes

Conformément à l'instruction AMF 2006-10 du 19 décembre 2006 et aux obligations introduites par la LSF (article L. 820-3), les honoraires encourus du titre de l'audit des comptes consolidés et sociaux du Groupe sont les suivants :

	31/12/2015	31/12/2014
KPMG	458	40
Mazars	620	0
PricewaterhouseCoopers	364	691
Ernst & Young	147	810
Autres	257	275
Commissariat aux comptes	1 846	1 815
KPMG	51	0
Mazars	0	0
PricewaterhouseCoopers	0	23
Ernst & Young	0	41
Autres	24	44
Prestations liées au commissariat aux comptes	75	108
KPMG	53	60
Mazars	0	0
PricewaterhouseCoopers	381	0
Ernst & Young	25	18
Autres	274	268
Autres prestations	732	345

35 • Événements postérieurs à la clôture

ENTRÉE EN VIGUEUR DU CONTRAT STIF POUR LA PÉRIODE 2016-2020

Le contrat pluriannuel 2016-2020 fixant les relations contractuelles entre le Stif et la RATP et définissant les conditions de réalisation par la RATP du service public de transport collectif de voyageurs en Île-de-France a été présenté au conseil d'administration du Stif le 7 octobre 2015 puis à celui de la RATP le 9 octobre 2015. Le contrat a été signé le 5 novembre 2015 et prévoit des modalités de financement de la RATP qui s'inscrivent dans la continuité du contrat précédent pour la période 2012-2015.

ASSUJETTISSEMENT À L'IMPÔT SUR LES SOCIÉTÉS À COMPTER DE L'EXERCICE 2016

Les dispositions financières du contrat pluriannuel 2016-2020 conclu avec le Stif tiennent compte d'un assujettissement de la RATP à l'impôt sur les sociétés à compter de l'exercice 2016. La RATP a entamé des démarches en ce sens auprès de la DLF au début de l'année 2016. Lors de la clôture des comptes au 31 décembre 2015, l'appréciation des conséquences futures des démarches engagées en 2016 est en cours d'analyse.

36 • Liste des sociétés du Groupe

Pôle Transport

	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
AlpBus Fournier	France	100,00	100,00	IG	
Autocars du Cambrésis	France	56,17	56,17	IG	Entrée de périmètre 2015
Autoline Toscane	Italie	100,00	100,00	IG	
Aventour	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre 2015
Bath Bus Company	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Bombela Operating Company	Afrique du Sud	51,00	51,00	IG	
Bournemouth Transport	Angleterre	90,00	90,00	IG	
Cambrésis Bus	France	56,17	56,17	IG	Entrée de périmètre 2015
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	100,00	100,00	IG	Augmentation du pourcentage de contrôle de 60 % à 100 %
Céobus	France	100,00	100,00	IG	
Champagne Mobilités	France	100,00	100,00	IG	
Chemin de fer du Cambrésis	France	56,17	56,17	IG	Entrée de périmètre 2015
Cité Bleue	France	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
CTLB	France	100,00	100,00	IG	
CTVH	France	100,00	100,00	IG	
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	
DL Entreprises	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre 2015
Dunois Voyages	France	100,00	100,00	IG	
El Djazair	Algérie	100,00	100,00	IG	
EM Services	France	90,00	90,00	IG	
EMS Rennes	France	90,00	90,00	IG	
FlexCité	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	75,50	75,50	IG	
Gembus	France	100,00	100,00	IG	
Gest SpA	Italie	100,00	100,00	IG	

Pôle Transport

	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
H. R. Richmond Ltd	Angleterre	100,00	100,00	IG	
HelvéCie SA	Suisse	100,00	100,00	IG	
Hong Kong Tramway	Hong Kong	50,50	50,50	IG	
Hong Kong Tramway Engineering	Hong Kong	50,00	50,00	MEE	
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	
Lebas Laridant	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre 2015
London United Busways	Angleterre	100,00	100,00	IG	
London Sovereign	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Matem	France	51,00	51,00	IG	
McDonald Transit Associates	États-Unis	55,49	55,49	IG	
Métrolab	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	
Odulus	France	35,00	35,00	MEE	
Orlyval Service (OVS)	France	99,00	99,00	IG	
Public Transportation Company	Arabie saoudite	20,00	20,00	MEE	Entité créée au cours de l'exercice
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	
RATP Dev Middle East	Émirats arabes unis	100,00	100,00	IG	Entité créée au cours de l'exercice
RATP Dev Saudi Arabia	Arabie saoudite	100,00	100,00	IG	Entité créée au cours de l'exercice
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 do Brasil	Brésil	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre 2015
RATP International	France	100,00	100,00	IG	
RDGS	Angleterre	100,00	100,00	IG	Entité créée au cours de l'exercice

Pôle Transport

	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
RDMT – DC	États-Unis	91,08	91,08	IG	
RDMT – Tucson	États-Unis	91,08	91,08	IG	
RDSL – Urban	États-Unis	100,00	100,00	IG	
RDSL – Urban NY	États-Unis	100,00	100,00	IG	
RFT SpA	Italie	11,71	11,71	MEE	
SCI Foncière RD	France	100,00	100,00	IG	
SCI LLI	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre 2015
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	
Société des lignes touristiques	France	100,00	100,00	IG	Prise de contrôle en juin 2015 (note 3)
Société des lignes touristiques USA	États-Unis	100,00	100,00	IG	
Société des transports interurbains de l'Allier	France	100,00	100,00	IG	
Société des transports interurbains du Centre	France	100,00	100,00	IG	
Société des transports interurbains de Haute-Savoie	France	100,00	100,00	IG	
Société des transports urbains de Bourges	France	100,00	100,00	IG	
Société des transports urbains de Vierzon	France	100,00	100,00	IG	
Société d'exploitation des lignes touristiques	France	100,00	100,00	IG	Prise de contrôle en juin 2015 (note 3)
SQY BUS	France	89,52	89,52	IG	
Société des transports départementaux de la Marne (STDM)	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
STIVO	France	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
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	
TP2A	France	51,00	51,00	IG	
Tram di Firenze	Italie	24,90	24,90	MEE	
TVM	France	100,00	100,00	IG	
Veolia Transport RATP Asia	France	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
Vienne Mobilités	France	90,00	90,00	IG	
Voyages Dupas Lebeda	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre 2015

Pôle Transport

	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
Voyages Taquet	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre 2015
VT Korea	Corée	45,00	45,00	MEE	
VTCL	Chine	45,00	45,00	MEE	
VTR China	Chine	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
VTR Consulting	Chine	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
VTR India	Inde	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
VTR Korea	Corée	50,00	50,00	MEE	Coentreprise

Pôle Ingénierie

Groupe Systra	France	41,92	41,92	MEE	
---------------	--------	-------	-------	-----	--

Pôle Valorisation des espaces

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	

IG : Intégration globale
MEE : Mise en équivalence

COMPTES SOCIAUX



Rapport
des commissaires
aux comptes **121**

Bilan **122**

Compte de résultat **124**

Annexe aux comptes
sociaux **126**

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

Exercice clos le 31 décembre 2015

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le commissaire aux participations de l'État, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2015 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 l'Établissement 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 :

- la note 1.1.4 de l'annexe intitulée « Tests de dépréciation d'actifs » présente les principales hypothèses utilisées pour la détermination des valeurs recouvrables et les résultats des tests de dépréciation. Nous avons examiné les modalités de réalisation de ces tests de perte de valeur ainsi que la cohérence des hypothèses utilisées et des prévisions de flux de trésorerie, et vérifié que l'information donnée était appropriée ;

- la note 2.13 de l'annexe intitulée « Avantages au personnel à long terme » détaille les engagements sociaux à long terme provisionnés ainsi que la méthode d'évaluation desdits engagements. La note 4.20 de l'annexe intitulée « Engagements financiers au 31 décembre 2015 » présente sous la rubrique « Avantages au personnel » les engagements sociaux donnés qui ne sont pas provisionnés dans les comptes annuels. Nous avons examiné le recensement, l'évaluation et le traitement comptable de ces engagements et provisions et avons vérifié que l'information donnée était appropriée ;
- la note 5 de l'annexe intitulée « Comptes dissociés OT et GI » présente les modalités d'établissement des comptes dissociés du Gestionnaire d'infrastructure et de l'Opérateur de transport. Nos travaux ont consisté à examiner les modalités de réalisation de ces comptes dissociés et l'information donnée à ce titre.

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.

Paris-la Défense et Courbevoie, le 1^{er} avril 2016
Les commissaires aux comptes

KPMG Audit
Département de KPMG SA
Philippe Arnaud
Associé

MAZARS
Lionel Gotlib
Associé

BILAN

Actif

En milliers d'euros	31/12/2015			31/12/2014
	Brut	Amortissements et provisions (à déduire)	Net	Net
Immobilisations incorporelles	780 193	398 939	381 253	337 389
Frais de recherche et développement	214 963	48 465	166 498	173 424
Droit au bail	2 626	1 464	1 162	1 197
Autres	460 648	349 010	111 638	98 849
En cours	101 955		101 955	63 920
Immobilisations corporelles	25 770 667	10 718 472	15 052 194	14 107 717
Terrains	578 842	10 744	568 098	565 733
Constructions	10 456 039	4 298 966	6 157 074	5 721 448
Installations techniques, matériel et outillage industriel	4 550 136	2 802 915	1 747 221	1 537 032
Matériel de transport	7 568 889	3 502 031	4 066 858	3 590 711
Autres	151 348	103 817	47 530	41 054
En cours, avances et acomptes	2 465 413		2 465 413	2 651 739
Immobilisations financières	1 230 465	37 341	1 193 124	1 264 945
Participations	457 347	352	456 995	423 902
Créances rattachées à des participations	124 346		124 346	32 179
Autres titres immobilisés	2 755	462	2 293	1 388
Prêts	55 171	75	55 097	64 883
Autres	590 845	36 451	554 394	742 593
Actif immobilisé (I)	27 781 324	11 154 753	16 626 572	15 710 052
Stocks et en-cours	226 401	45 053	181 349	165 577
Avances et acomptes versés sur commande	677		677	42 389
Créances	1 374 577	5 336	1 369 241	1 347 248
Créances clients et comptes rattachés	101 697	1 840	99 857	90 538
Créances État et autres collectivités publiques	510 249		510 249	338 985
Autres	107 736	3 496	104 240	118 308
Créances <i>lease</i>	654 895		654 895	799 418
Actif financier	1 253 311	8	1 253 303	1 670 119
Valeurs mobilières de placement	1 006 835	8	1 006 827	1 357 935
Disponibilités	246 476		246 476	312 184
Charges constatées d'avance	63 169		63 169	70 457
Actif circulant (II)	2 918 135	50 396	2 867 739	3 295 791
Frais d'émission d'emprunts (III)	5 781		5 781	6 029
Primes de remboursement des obligations (IV)	11 922		11 922	12 573
Écarts de conversion actif (V)	65 516		65 516	47 463
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III + IV + V)	30 782 678	11 205 149	19 577 529	19 071 908

Passif

En milliers d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition	250 700	250 700
Écarts de réévaluation	215 637	220 093
Dotations 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 (emploi)	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	2 582 647	2 271 547
Résultat de l'exercice (excédent ou perte)	354 858	311 100
Provisions réglementées	376 056	384 527
Capitaux propres hors subventions d'investissements	4 507 964	4 166 033
Subventions d'investissement	5 446 253	4 761 750
Capitaux propres (I)	9 954 217	8 927 784
Provisions pour risques	100 914	89 084
Provisions pour charges	134 076	149 167
Provisions pour risques et charges (II)	234 990	238 251
Dettes financières	7 159 917	7 499 232
. Prêts de la Région d'Île-de-France	249 057	267 658
. Emprunts obligataires	4 758 233	4 725 579
. Emprunts et dettes à des établissements de crédit (soldes créditeurs de banques)	87 420	132 527
. Emprunts et dettes financières divers	1 938 489	2 234 718
. Intérêts courus non échus	126 719	138 751
Avances et acomptes reçus sur commandes en cours	368	1 881
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	234 846	247 226
Dettes fiscales et sociales	667 628	659 359
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	377 384	412 130
Autres dettes	167 782	169 023
Dettes <i>lease</i>	661 423	807 881
Produits constatés d'avance	53 420	61 743
Dettes (III)	9 322 768	9 858 476
Écarts de conversion passif (IV)	65 554	47 397
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III + IV)	19 577 529	19 071 908

COMPTE DE RÉSULTAT

En milliers d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Variation
PRODUITS D'EXPLOITATION	5 352 586	5 170 120	3,5 %
Chiffre d'affaires	4 738 683	4 675 419	1,4 %
Produits du transport (prestations de service)	4 421 328	4 357 330	1,5 %
Produits des activités annexes	140 447	138 060	1,7 %
Prestations de services autres que les produits de transport	172 474	173 983	-0,9 %
Ventes de produits résiduels	4 435	6 046	-26,6 %
Produits divers	405 528	344 623	17,7 %
Production stockée	-1 267	972	-230,3 %
Production immobilisée	230 887	196 828	17,3 %
Reprises sur provisions et transferts de charges	121 772	94 531	28,8 %
Subventions d'exploitation	912	900	1,4 %
Autres produits	53 224	51 392	3,6 %
Produits en atténuation des charges d'amortissements	208 374	150 079	38,8 %
Reprise sur provisions spéciales de réévaluation	11 177	11 264	-0,8 %
Quote-part des subventions d'investissement virée au compte de résultat de l'exercice	197 198	138 814	42,1 %
CHARGES D'EXPLOITATION	4 793 432	4 616 601	3,8 %
Consommations en provenance de tiers	1 029 109	970 311	6,1 %
Énergie :	191 202	201 440	-5,1 %
- Énergie électrique	93 727	94 946	-1,3 %
- Carburants	84 211	94 139	-10,5 %
- Chauffage	13 263	12 355	7,4 %
Frais relatifs aux lignes affrétées	29 661	28 952	2,5 %
Charges de circulation SNCF	20 852	20 253	3,0 %
Matières et autres charges externes :	787 394	719 666	9,4 %
- Matières et fournitures diverses	197 790	188 230	5,1 %
- Autres charges externes	589 604	531 436	10,9 %
Impôts, taxes et versements assimilés	237 940	225 729	5,4 %
Charges de personnel	2 587 122	2 554 271	1,3 %
Salaires et traitements	1 785 554	1 780 147	0,3 %
Charges sociales	765 801	745 935	2,7 %
Résultat des régimes spéciaux	35 766	28 190	26,9 %
Dotations aux amortissements et aux provisions	908 481	837 002	8,5 %
Sur immobilisations – dotations aux amortissements	831 180	769 821	8,0 %
Sur immobilisations – dotations aux provisions	-	-	-
Sur actif circulant – dotations aux provisions.	4 523	5 570	-18,8 %
Pour risques et charges – dotations aux provisions	72 778	61 611	18,1 %
Autres charges	30 781	29 288	5,1 %
RÉSULTAT D'EXPLOITATION (I)	559 153	553 520	1,0 %

En milliers d'euros	31/12/2015	31/12/2014	Variation
PRODUITS FINANCIERS	220 378	121 706	81,1 %
De participation	11 215	9 346	20,0 %
D'autres valeurs mobilières et créances de l'actif immobilisé	952	260	266,2 %
Autres intérêts et produits assimilés	151 197	101 698	48,7 %
Reprises sur provisions et transferts de charges	542	495	9,4 %
Différences positives de change	55 899	8 608	549,3 %
Produits nets sur cessions de valeurs mobilières de placement	574	1 298	-55,8 %
CHARGES FINANCIÈRES	387 012	320 759	20,7 %
Intérêts et charges assimilées	325 873	307 302	6,0 %
Dotations aux amortissements et aux provisions	5 237	5 306	-1,3 %
Différences négatives de changes	55 902	8 151	585,9 %
Charges nettes sur cessions de valeurs mobilières de placement	-	-	-
RÉSULTAT FINANCIER (II)	-166 633	-199 053	-16,3 %
RÉSULTAT COURANT (I + II)	392 520	354 467	10,7 %
PRODUITS EXCEPTIONNELS	129 461	224 943	-42,4 %
Sur opérations de gestion	13 931	26 938	-48,3 %
Sur opérations en capital	92 222	183 673	-49,8 %
Produit <i>lease</i>	1 915	1 877	2,0 %
Autres produits exceptionnels	12 248	6 216	97,0 %
Reprises sur provisions et transferts de charges	9 145	6 238	46,6 %
CHARGES EXCEPTIONNELLES	109 852	219 888	-69,0 %
Sur opérations de gestion	2 838	2 086	36,0 %
Autres charges exceptionnelles	104 884	212 416	-50,6 %
Dotations aux amortissements et aux provisions	2 130	5 387	-60,5 %
RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	19 609	5 054	288,0 %
Intéressement des salariés	57 271	48 421	18,3 %
Impôts sur les bénéfices	-	-	-
TOTAL PRODUITS	5 702 425	5 516 769	
TOTAL CHARGES	5 347 567	5 205 669	
RÉSULTAT	354 858	311 100	14,1 %

ANNEXE AUX COMPTES SOCIAUX

Exercice clos le 31 décembre 2015

Les états financiers sont présentés en milliers d'euros sauf exceptions mentionnées. Les comptes au 31 décembre 2015 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 25 mars 2016.

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.

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 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.

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 (GI)	Opérateur de transport (OT)		
	Biens propres	Biens de retour	Biens de reprise	Biens propres
Nature des biens	Biens relatifs à l'infrastructure.	Matériel roulant et matériels d'entretien du matériel roulant.	Il s'agit de biens nécessaires à l'exploitation : <ul style="list-style-type: none"> . 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 cinq à dix 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 trois 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'investissement.

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 aménagement 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'affichage lumineux	10 à 30 ans
Matériel et outillage	5 à 30 ans
Autres matériels et mobiliers	3 à 15 ans

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 signature en novembre 2015 du contrat Stif-RATP 2016–2020 a entraîné la mise en œuvre de tests de dépréciation des UGT GI et OT de l'Epic RATP. Les tests ont été réalisés sur la base des valeurs d'actifs au 1^{er} janvier 2015. La répartition de ces valeurs d'actifs entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'opérateur de transport a été réalisée en fonction des dispositions législatives et réglementaires applicables à la RATP.

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 hypothèses utilisées pour la détermination des valeurs recouvrables sont les suivantes :

La valeur recouvrable des actifs correspond à leur valeur d'utilité dont la détermination repose sur les flux de trésorerie futurs nets d'IS qui ont été projetés à partir des données ci-après :

- 2015 : sur la base des dispositions financières du contrat Stif-RATP 2012–2015, actualisées en fonction des évolutions constatées ;
- 2016–2020 : sur la base du plan d'affaires RATP approuvé par l'État et reposant sur les dispositions financières du contrat Stif-RATP 2016–2020, et dont les paramètres principaux ont été exposés au Conseil d'administration par la présidente ;
- au-delà de 2020 : les données et les flux (y compris normatifs) ont été déterminés en retenant une estimation des valeurs terminales des actifs testés en conformité avec les textes en vigueur.

Les hypothèses d'investissement jusqu'en 2020 sont fondées sur le programme quinquennal d'investissements inscrit dans le contrat Stif-RATP 2016–2020 qui a été approuvé par le conseil d'administration du 9 octobre 2015. Au-delà de 2020 pour l'OT, des hypothèses d'investissement spécifiques au matériel roulant ont été prises en compte jusqu'à la reprise de ces biens de retour par le Stif.

Les valeurs terminales ont été calculées à partir d'un flux normatif déterminé à l'issue de la période explicite du plan et projeté à l'infini sur la base d'un taux de croissance à l'infini correspondant à l'inflation estimée à long terme. Concernant l'OT, les flux de trésorerie sont projetés jusqu'au terme des droits d'exploitation en retenant pour chaque échéance de fin de droits d'exploitation des valeurs terminales correspondantes.

	UGT	
	Gestionnaire d'infrastructures	Opérateur de transport
Méthode de détermination de la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Taux d'actualisation	4,7 %	Taux d'actualisation spécifique au matériel roulant : 3,7 % Taux d'actualisation pour les autres biens (biens de reprise et biens propres) : 6,3 %
Taux de croissance à l'infini	2,0 %	2,0 %

Les taux d'actualisation (coût moyen pondéré du capital) retenus ont été déterminés par référence aux taux moyens observés sur un panel d'entreprises cotées et exerçant des activités comparables à celles de la RATP. Un taux d'actualisation spécifique a été retenu concernant le matériel roulant de l'OT (biens de retour) compte tenu des modalités de rémunération de ces biens, soit 3,7 %. Pour les autres biens de l'OT (biens de reprise et biens propres), le taux utilisé de 6,3 % est celui résultant du panel.

Les résultats des tests de dépréciation réalisés aboutissent à des marges de confort de 755 M€ pour l'UGT gestionnaire d'infrastructures et de 600 M€ pour l'UGT opérateur de transport. En conséquence, aucune dépréciation n'a été constatée dans les comptes de l'exercice.

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 4.21 a).

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).

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. détail des stocks par catégorie dans la 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'arrêt 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 en octobre 2015 un nouvel emprunt obligataire pour un montant nominal de 500 M€ avec une échéance en mai 2031 et un taux d'intérêt de 1,75 %.

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 parfaite par des contrats d'échange 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'intérêt, de change en utilisant des instruments dérivés (*swaps* de taux d'intérêt, 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 de 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 2015, comme en 2014, 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 couvrant 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 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, quelle que 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.

Sur l'exercice 2015, l'administration fiscale a diligenté un contrôle fiscal de la RATP portant sur les exercices 2012 à 2014. Fin décembre 2015, la RATP a reçu une proposition de rectification pour l'année 2012 en matière de taxe sur les salaires. Cette proposition de notification porte sur un montant de 65 M€ dont 8 M€ d'intérêts de retard.

Les contrats Stif des périodes 2012–2015 et 2016–2020 (dans les articles respectifs 104–3 et 113–3) prévoient expressément une prise en charge par le Stif des conséquences financières suite au non-assujettissement des contributions à la TVA. Une réunion de travail a été tenue pour informer le Stif de cette situation. La RATP va adresser une lettre de réponse contestant cette proposition de notification et a informé le Stif de cette situation. La RATP considère que, quelle que 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.

De ce fait, aucun élément n'a été retranscrit dans les comptes clos au 31 décembre 2015.

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), 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 5.11, 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.

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 collectées 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

S'agissant de la couverture des risques maladie, 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 une cotisation dont le taux et les modalités d'application sont fixés par décret, en contrepartie de laquelle la Caisse lui rembourse les seules prestations versées en nature 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.

À compter du 1^{er} janvier 2015, le régime Famille est externalisé et suit le régime de droit commun.

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 GROUPEMENTS D'INTÉRÊT ÉCONOMIQUE

(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 n° 96–97 du 7 février 1996, est réalisé en quasi-totalité. Seules quelques opérations présentant, en termes 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 six mois pour ce type d'intervention.

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.

En 2015, suite à la publication 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, la RATP a modifié le traitement comptable des

dépenses de désamiantage sur les infrastructures. Depuis le 1^{er} janvier 2015, les dépenses de désamiantage associées à une opération d'investissement sont comptabilisées en immobilisation.

En 2015, les dépenses de désamiantage s'élèvent à 14,6 M€ dont 11 M€ ont été immobilisées.

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 2015 pour 0,2 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 4.21 a.

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 2015, il reste huit 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 159,4 M€ au 31 décembre 2015 ;
- 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 40,6 M€ au 31 décembre 2015 ;
- 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 100,5 M€ au 31 décembre 2015.

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 *swaps* qui serviront à couvrir le paiement des loyers et l'option de rachat des équipements. L'écart entre les dépôts et la valeur du matériel représente le profit réalisé par la RATP.

Les 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 TRAMWAY

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 : 20 M€ ;

- engagements relatifs aux médailles du travail : 23,7 M€ ;
- engagements relatifs à la cessation progressive d'activité : 1,5 M€ ;
- engagements relatifs à l'assurance chômage : 11,6 M€ ;
- engagements relatifs aux congés maladie longue durée : 5,4 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 2,25 % au 31 décembre 2015 contre un taux à 1,5 % au 31 décembre 2014.

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/2015	31/12/2014
Taux d'actualisation	2,25 %	1,5 %
Taux d'inflation	2 %	2 %
Profil de carrière inflation comprise	2,2 %	2,8 %
Table de mortalité	TGH05/TGF05	TGH05/TGF05
Taux de turnover	0 %	0 %
Âge de départ à la retraite	Voir commentaire ci-dessous	

L'âge de départ à la retraite est celui auquel les salariés sortent des effectifs en activité pour liquider leur retraite. Les hypothèses d'âge de départ à la retraite sont définies individu par individu. Elles tiennent compte de l'âge d'ouverture des droits, 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 douze derniers mois. L'hypothèse individuelle correspond donc ainsi au maximum entre la date d'ouverture des droits et l'âge de départ moyen par grade calculé sur la base des départs constatés.

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 (prêts Île-de-France) en fonction des évolutions de marché. Cette modulation est obtenue par la mise en place ou l'annulation d'opérations d'échange de taux d'intérêt (*swaps*) et d'opérations optionnelles.

ENGAGEMENTS DE SWAPS AU 31 DÉCEMBRE 2015

Engagements dérivés par maturité

Engagements de swaps euro adossés à la dette long terme

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
Maturité > 5 ans		0

Engagements de cross currency swaps adossés à la dette long terme

Maturité (1 an–5 ans)	699	848
Maturité > 5 ans		0

Engagements de swaps de taux adossés aux contrats de crédit-bail

Maturité (1 an–5 ans)	38	0
Maturité > 5 ans	18	20

Engagements de swaps adossés à la dette court terme

Maturité		0
TOTAL DES ENGAGEMENTS DE SWAPS	755	868

Engagements dérivés par type d'adossement

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2014
A. Swaps adossés à la dette long terme		
1) Swaps de variabilisation (hors <i>currency swaps</i>)		0
2) Swaps de fixation (hors <i>currency swaps</i>)		
<i>Swaps</i> (contre taux court)	38	46
<i>Swaps</i> (contre taux long)	18	0
3) Autres		
<i>Cross currency swaps</i>	699	848
B. Swaps adossés à la dette court terme		0
TOTAL DES ENGAGEMENTS DE SWAPS	755	894

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 décembre 2015 (en millions d'euros), hors PEE

Avant prise en compte des instruments dérivés	Après prise en compte des instruments dérivés	
Dette obligataire	Dette obligataire	4 549
· À taux fixe	· À taux fixe	4 549
· À taux variable	· À taux variable	0
Dette courte (BT)	Dette courte (BT)	1 212
· À taux fixe	· À taux fixe	1 212
· À taux variable	· À taux variable	0

L'ensemble des opérations de couverture à fin décembre 2015 s'est traduit par un résultat financier de –2,2 M€ décomposé comme suit : +1,2 M€ imputables aux opérations en cours (portage) et –3,44 M€ d'étalement comptable de soultes et de primes.

SENSIBILITÉ DE LA DETTE À TAUX VARIABLE À LA DATE DU 31 DÉCEMBRE 2015

Pas de sensibilité à court terme

L'en-cours de billets de trésorerie s'élève, hors plan d'épargne entreprise, à 1 212 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.

En millions d'euros	Valeur de marché au 31/12/2015
<i>Swaps</i> de change	+14,5
<i>Swaps</i> (hors <i>currency swaps</i>)	–11,8
<i>Cross currency swaps</i>	+345,2

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 *swaps* de devises (*cross currency swaps*).

Le tableau ci-dessous donne les instruments dérivés de change en position au 31 décembre 2015 au regard de la dette en devise couverte.

Dettes émises		Swaps de devises			
		Branches emprunteuses		Branches prêteuses	
Montants (en milliers de devises)	Devises	Montants (en milliers de devises)	Devises	Montants (en milliers de devises)	Devises
1 115	CHF	1 115	CHF	699	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 et/ou contre une éventuelle hausse du dollar contre l'euro.

La RATP réalise pour les besoins de ses filiales des opérations de couverture de matière première (gazole) ; au 31 décembre 2015, cette position de la RATP s'élevait à 10 237 k€.

4 • Notes d'information relatives au bilan et au compte de résultat Epic

- NOTE 4.1 Tableau des immobilisations
- NOTE 4.2 Tableau des amortissements
- NOTE 4.3 Tableau des provisions
- NOTE 4.4 Tableau des stocks en valeur brute
- NOTE 4.5 Tableau des charges et produits constatés d'avance
- NOTE 4.6 Tableau des frais d'émission des emprunts
- NOTE 4.7 Analyse des capitaux propres
- NOTE 4.8 Tableau des écarts de réévaluation
- NOTE 4.9 Détail du chiffre d'affaires
- NOTE 4.10 Recettes du trafic HT affectées par nature de titre de transport
- NOTE 4.11 Compte de résultat de la protection sociale RATP
- NOTE 4.12 Analyse du résultat exceptionnel
- NOTE 4.13a État des échéances des créances
- NOTE 4.13b État des échéances des dettes
- NOTE 4.13c Endettement financier net (hors intérêts courus)
- 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
- NOTE 4.16b Compte personnel de formation
- NOTE 4.17a Rémunérations allouées aux membres des organes d'administration et de direction
- NOTE 4.17b Tableau des honoraires
- NOTE 4.18 Tableau des filiales et participations
- NOTE 4.19 Groupements d'intérêt économique
- NOTE 4.20 Tableau des engagements financiers
- NOTE 4.21a Opérations de locations/sous-locations de trains (« leasehold »)
- NOTE 4.21b Engagements de crédit-bail

NOTE 4.1 TABLEAU DES IMMOBILISATIONS

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	214 638	0	325	0	214 963
Droit au bail	2 626	0	0	0	2 626
Autres :					
– Logiciels en service	437 786	0	49 651	–26 788	460 648
– Logiciels en cours	63 920	81 930	–43 895	0	101 955
TOTAL	718 970	81 930	6 081	–26 788	780 192
Immobilisations corporelles					
Terrains	573 173	0	8 984	–3 315	578 842
Constructions	9 947 018	0	690 003	–276 254	10 360 767
Constructions sur sol d'autrui	95 272	0	0	0	95 272
Installations techniques, matériel et outillage industriels	5 319 378	5 743	447 649	–1 222 634	4 550 136
Matériel de transport	7 011 344	12 175	761 471	–216 100	7 568 889
Autres	220 311	0	21 545	–90 508	151 348
Immobilisations corporelles en cours	2 651 739	1 749 406	–1 935 732	0	2 465 413
TOTAL	25 818 235	1 767 324	–6 082	–1 808 811	25 770 667
Immobilisations financières					
Participations	424 255	33 093	0	0	457 347
Créances rattachées à des participations	32 179	92 167	0	0	124 346
Autres titres immobilisés	1 830	925			2 755
Prêts ⁽¹⁾	64 970	436	0	–10 235	55 171
Autres (dépôts et cautions) ⁽²⁾	776 217	156 471	0	–341 843	590 845
TOTAL	1 299 450	283 092	0	–352 077	1 230 465
ENSEMBLE	27 836 656	2 132 346	0	–2 187 677	27 781 323

(1) La variation nette des prêts se décompose en :

- Prêts au personnel (dont intérêts courus 72 k€) –398
- Autres prêts –9 401
- 9 799

(2) Dont dépôts concernant les opérations de *leasehold* dénoués ou en cours pour 497 812 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 652 M€ et la création des lignes de tramway T6, T7 et T8 pour 253 M€.

NOTE 4.2 TABLEAU DES AMORTISSEMENTS

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	41 213	7 252	0	48 465
Droit au bail	1 429	35	0	1 464
Autres	338 937	36 379	-26 306	349 010
TOTAL	381 579	43 666	-26 306	398 939
Immobilisations corporelles				
Terrains	7 440	3 304	0	10 744
Constructions ⁽¹⁾	4 231 958	242 204	-265 065	4 209 097
Constructions sur sol d'autrui	87 190	1 075	0	88 265
Installations techniques, matériel et outillage industriels	3 782 346	241 102	-1 220 533	2 802 915
Matériel de transport	3 420 632	287 748	-206 349	3 502 031
Autres	179 257	14 750	-90 190	103 817
TOTAL	11 708 823	790 183	-1 782 137	10 716 869
Frais d'émission des emprunts	8 211	1 248	-1 643	7 816
TOTAL	8 211	1 248	-1 643	7 816
Primes de remboursement des obligations	8 968	1 852	0	10 820
ENSEMBLE	12 107 581	836 949	-1 810 086	11 134 444

(1) Hors dépréciation du poste pour 1 605 k€..

Part des biens affectée à la fonction assureur social	Biens affectés à la fonction assureur
Logiciels (autres immobilisations incorporelles)	906
Constructions	49
Constructions sur sol d'autrui	0
Matériel et outillage industriels	247
Matériel de transport	0
Autres	23
TOTAL	1 225

NOTE 4.3 TABLEAU DES PROVISIONS

Situations et mouvements	Provisions au début de l'exercice	Autres reclassements	Augmentations : dotations de l'exercice	Diminutions : reprises de l'exercice		Provisions à la fin de l'exercice
				pour utilisation	ajustement	
Provisions réglementées (provision spéciale de réévaluation)	384 527	0	0	8 470	1	376 056
TOTAL 1	384 527	0	0	8 470	1	376 056
Provisions pour risques et charges						
. Provisions pour risques						
- Provisions pour litiges ⁽¹⁾	27 438	0	20 284	1 147	8 546	38 029
- Provisions pour accidents de droit commun	52 348	0	30 055	12 420	12 331	57 653
- Provisions pour risques d'exploitation ou financiers	8 669	0	2 302	846	5 061	5 064
- Autres provisions pour risques exceptionnels	628	0	1 179	1 459	180	168
	89 084	0	53 822	15 874	26 117	100 914
. Provisions pour charges						
- Autres provisions pour charges ⁽²⁾	149 168	2 101	21 088	31 704	6 576	134 076
	149 168	2 101	21 088	31 704	6 576	134 076
TOTAL 2	238 252	2 101	74 910	47 578	32 693	234 990
Provisions pour dépréciations						
Immobilisations corporelles	1 696	0	0	91	0	1 605
Immobilisations financières	34 505	0	3 378	19	523	37 341
Stocks	45 359	0	2 654	2 961	0	45 053
Créances clients et comptes rattachés	4 125	0	690	1 559	1 415	1 840
Valeurs mobilières de placement	0	0	8	0	0	8
Autres	4 264	0	1 178	1 441	506	3 496
TOTAL 3	89 949	0	7 908	6 071	2 444	89 343
ENSEMBLE	712 728	2 101	82 818	62 119	35 138	700 389
Affectations						
Exp. : opérations d'exploitation	673 795	2 101	77 301	60 641	30 637	661 919
Fin. : opérations financières	34 505	0	3 385	19	523	37 348
Exc. : opérations exceptionnelles	4 428	0	2 130	1 459	3 980	1 119
	712 728	2 101	82 816	62 119	35 140	700 386

(1) Ces provisions comprennent des provisions pour litiges et contentieux à caractère commercial ou prud'homal.

(2) Ces provisions comprennent principalement le provisionnement des frais de démantèlement ainsi que celui des avantages au personnel à long terme (médailles du travail, rentes maladies et accidents professionnels, cessation progressive d'activité, etc.).

NOTE 4.4 TABLEAU DES STOCKS EN VALEUR BRUTE

	31/12/2015	31/12/2014
Matières premières et consommables	222 151	205 419
Prestations de services en cours	4 251	5 518
Dépréciation	-45 053	-45 359
TOTAL	181 349	165 577

NOTE 4.5 TABLEAU DES CHARGES ET PRODUITS CONSTATÉS D'AVANCE

	31/12/2015		31/12/2014	
	Charges	Produits	Charges	Produits
Exploitation	7 786	14 402	7 998	16 792
Financier	54 302	33 797	61 160	38 968
Exceptionnel	1 082	5 221	1 300	5 983
TOTAL	63 169	53 420	70 457	61 743

NOTE 4.6 TABLEAU DES FRAIS D'ÉMISSION DES EMPRUNTS

	Montants nets début d'exercice	Augmentations	Diminutions (dotations et régularisations)	Montants nets
				fin d'exercice
Frais d'émission des emprunts ⁽¹⁾	6 029	1 000	-1 248	5 781
TOTAL	6 029	1 000	-1 248	5 781

(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'arrêté des comptes, les charges afférentes seraient amorties en totalité.

NOTE 4.7 ANALYSE DES CAPITAUX PROPRES

	31/12/2014	Augmentations	Diminutions	31/12/2015
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition	250 700			250 700
Écarts de réévaluation ⁽¹⁾	220 093		4 456	215 637
Dotations en capital	433 367			433 367
Réserves statutaires	184 519			184 519
Réserves provenant de la cession des biens immobiliers avant le 1 ^{er} janvier 2010	52 255			52 255
Réserve générale	57 926			57 926
Report à nouveau	2 271 547	311 100		2 582 647
Résultat net ⁽²⁾	311 100	354 858	311 100	354 858
Capitaux propres hors subventions d'investissement	3 781 507	665 958	315 556	4 131 909
Subventions d'investissement	4 761 750	886 693	202 190	5 446 253
Provisions réglementées ⁽¹⁾	384 527		8 472	376 056
CAPITAUX PROPRES	8 927 784	1 552 651	526 218	9 954 218

(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 2014 a été affecté en report à nouveau.

NOTE 4.8 TABLEAU DES ÉCARTS DE RÉÉVALUATION

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	6 095	-437	4 019	217 179	10 114
Constructions	1 190 314	806 325	-19 035	-10 616	1 171 279	795 709
Installations techniques, matériel et outillage industriels	64 714	64 676	-47 908	-47 870	16 806	16 806
Matériel de transport	42 211	42 196	-9 590	-9 575	32 621	32 621
Autres	506	21	0	0	506	21
	1 515 361	919 313	-76 970	-64 042	1 438 391	855 271
Immobilisations financières						
Participations	15	0	0	0	15	0
	15	0	0	0	15	0
TOTAL	1 515 376	919 313	-76 970	-64 042	1 438 406	855 271
Position nette						583 135

4.8.2 RÉÉVALUATION DE 1963 (BASE 1959)

Écarts de réévaluation	8 557
TOTAL DES ÉCARTS DE RÉÉVALUATION	591 692

NOTE 4.9 DÉTAIL DU CHIFFRE D'AFFAIRES

	31/12/2015	31/12/2014
Recettes du trafic (hors Orlyval)	2 204 480	2 233 992
Bande passante (partage des risques avec le Stif)	27 546	26 109
Recettes directes RATP	2 232 026	2 260 101
Bonus qualité de service	10 296	10 243
C11 – contribution aux charges d'exploitation	1 127 254	1 002 820
C12 – contribution aux charges d'impôts et taxes	123 360	117 412
C13 – contribution à l'écart entre l'indexation des R7 selon modalité C11 et décisions tarifaires	-67 699	2 880
C2 – contribution au financement des investissements	956 225	925 438
C4 – contribution spécifique au financement du matériel roulant	8 692	4 007
Autres produits du transport	42 436	43 516
Pénalités (offre + validation + incitations)	-11 262	-9 087
1. Produits du transport HT	4 421 328	4 357 330
2. Produits des activités annexes HT	140 447	138 060
<i>Dont pénalités forfaitaires</i>	28 212	27 151
3. Autres prestations de services et ventes de produits résiduels	176 908	180 029
CHIFFRE D'AFFAIRES	4 738 683	4 675 419

Chiffre d'affaires déterminé conformément aux règles précisées au paragraphe 1.2.1

NOTE 4.10 RECETTES DU TRAFIC HT AFFECTÉES PAR NATURE DE TITRE DE TRANSPORT

	Recettes affectées			
	31/12/2015 HT	31/12/2015 TTC	en %	31/12/2014 TTC
Réseaux RATP : métro, RER et autobus	2 204 480	2 424 928	100	2 457 392
Forfaits Navigo hebdomadaires, mensuels et annuels	1 311 102	1 442 212	59,47	1 448 093
Autres abonnements (police, Émeraude, Améthyste)	99 073	108 980	4,49	105 557
Billets	700 436	770 480	31,77	792 642
Forfaits zonaux (titres Mobilis, tickets jeunes + titres Congrès)	29 831	32 814	1,35	36 329
Titres non compensés (Paris Visite, Orlybus, Roissybus)	62 675	68 943	2,84	73 456
Cartes hebdomadaires, abonnements scolaires subventionnés, pompiers, Noctambus	1 363	1 499	0,05	1 315
ENSEMBLE DES RÉSEAUX	2 204 480	2 424 928		2 457 392

NOTE 4.11 COMPTE DE RÉSULTAT DE LA PROTECTION SOCIALE RATP

	Résultats 2015	Résultats 2014
Risque maladie		
Cotisations patronales	227 027	228 563
Remboursement CSG (ACOSS) et cot. ouv.	124 630	122 592
Contribution de la CNSA	1 634	1 444
Prestations en nature	-259 869	-262 918
Prestations en espèces (ID, maintien du salaire)	-66 400	-62 299
Prestations de l'espace santé	-10 794	-11 022
Charges du régime spécial (y compris compensation généralisée)	-1 606	-1 314
Coût de gestion (net)	-15 706	-17 800
Compensation bilatérale avec la Cnam :		
- Cotisations RS versées	-298 900	-295 389
- Réfaction pour frais de gestion	11 824	12 293
- Remboursement prestations en nature RG	258 963	262 055
RÉSULTAT NET DU RISQUE MALADIE	-29 196	-23 793
Risque accident du travail		
Cotisations patronales	33 755	31 144
Charges du régime spécial (dont cotisations au fonds AT)	-774	-387
Prestations en nature et rentes AT	-15 475	-14 959
Prestations en espèces (maintien du salaire)	-17 624	-16 263
Coût de gestion (net)	-4 239	-4 178
RÉSULTAT NET DU RISQUE ACCIDENT DU TRAVAIL	-4 356	-4 642
Risque chômage		
Cotisations patronales	7 492	6 927
Prestations	-9 118	-6 897
Coût de gestion (net)	-587	-461
RÉSULTAT NET DU RISQUE CHÔMAGE	-2 213	-431
Risque famille		
Cotisations patronales	0	75 054
Cotisations forfaitaires stagiaires	0	0
Prestations légales	0	-17 376
Autres prestations + maintien du salaire	0	-137
Coût de gestion (net)	0	-1 171
Compensation bilatérale avec la Cnaf :		
- Cotisations RS versées	0	-75 950
- Réfaction pour frais de gestion	0	2 881
- Remboursement prestations légales RG	0	17 376
RÉSULTAT NET DU RISQUE FAMILLE	0	677
RÉSULTAT DE LA PROTECTION SOCIALE	-35 766	-28 189

NOTE 4.12 ANALYSE DU RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	19 609
Apport partiel d'actif	30 359
Résultat sur cessions et réformes d'immobilisations	15 388
Reversement exceptionnel au Stif ⁽¹⁾	-40 000
Amiante risque maladies professionnelles	-999
Opérations d'ingénierie financière ⁽²⁾	2 015
Indemnités reçues des fournisseurs	5 456
Reprise de subventions sur les terrains (1/10)	3 826
Changement d'imputation comptable des dépenses de désamiantage	3 800
Divers	-235

(1) En clôture du contrat Stif-RATP 2012-2015 et compte tenu des résultats exceptionnels, notamment en matière d'opérations immobilières, réalisés par la RATP en 2015, le conseil d'administration de la RATP a donné son accord pour conclure avec le Stif un avenant conduisant la RATP à reverser au Stif une partie de ces résultats à hauteur de 40 M€.

(2) Cf. tableau Note 4.21a.

NOTE 4.13a ÉTAT DES ÉCHÉANCES DES CRÉANCES

	Montant brut ⁽¹⁾	Degré de liquidité de l'actif	
		Échéance à moins de 1 an	Échéance à plus de 1 an
Créances de l'actif immobilisé			
Créances rattachées à des participations	124 346	118 346	6 000
Autres titres immobilisés	2 755	0	2 755
Prêts ⁽²⁾⁽³⁾	55 171	7 917	47 254
Autres ⁽⁵⁾	590 845	44 631	546 214
	773 118	170 895	602 223
Créances de l'actif circulant			
Créances clients et comptes rattachés	101 697	101 697	0
Créances État et autres collectivités publiques	510 249	510 249	0
Autres	107 736	85 736	22 000
	719 682	697 682	22 000
Actif financier			
Valeurs mobilières de placement ⁽⁴⁾	1 006 835	1 006 835	0
Disponibilités	246 476	246 476	0
	1 253 311	1 253 311	0
Charges constatées d'avance	63 169	9 292	53 877
Écarts de conversion actif	65 516	7 590	57 926
TOTAL	2 874 795	2 138 769	736 026

(1) Montant brut figurant au bilan avant déduction des provisions pour dépréciation dont le montant total est de 42 324 k€.

(2) Prêts au personnel accordés en cours d'exercice : 4 k€.

Prêts au personnel récupérés en cours d'exercice : 329 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 : 2 769 k€.

Dont mise en place de cash collatéraux suite aux opérations de clôture de *leasehold* survenues en 2009 (378 800 k€).

(5) Les dépôts concernent les opérations de *leasehold* dénouées ou en cours pour 497 812 k€.

NOTE 4.13b ÉTAT DES ÉCHÉANCES DES DETTES

	Montant brut	Échéances		
		À moins de 1 an	Plus de 1 an à moins de 5 ans	À plus de 5 ans
Dettes financières				
Prêts de la Région Île-de-France ⁽¹⁾⁽⁴⁾ :	249 057	20 398	77 438	151 220
· Emprunts obligataires ⁽¹⁾⁽⁴⁾				
- sur le marché financier « zone euro »	3 850 000	0	650 000	3 200 000
- sur le marché financier international	699 199	124 572	574 628	0
Emprunts « Tick'épargne »	209 033	209 033	0	0
· Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit :				
- Emprunts	38 038	5 400	12 165	20 474
- Banque (soldes créditeurs)	49 319	49 319	0	0
- Chèques postaux	63	63	0	0
· Emprunts et dettes financières divers ⁽²⁾⁽⁵⁾	1 938 489	1 634 653	278 521	25 315
· Intérêts courus ⁽³⁾	126 719	97 014	29 705	0
	7 159 917	2 140 451	1 622 456	3 397 009
Dettes d'exploitation				
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	234 846	234 846	0	0
Dettes fiscales et sociales	667 628	667 628	0	0
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	377 384	377 384	0	0
Autres dettes	167 782	125 219	42 563	0
	1 447 640	1 405 077	42 563	0
Produits constatés d'avance	53 420	13 896	11 798	27 727
Écarts de conversion passif	65 554	7 572	52 971	5 011
TOTAL	8 726 530	3 566 996	1 729 788	3 429 747

(1) Emprunts souscrits en cours d'exercice en milliers d'euros : 580 363
Emprunts remboursés en cours d'exercice en milliers d'euros : -574 366

(2) Dont :
- billets de trésorerie en milliers d'euros : 1 212 180
- billets de trésorerie « Tick'épargne » en milliers d'euros : 180 782

(3) Dont, en milliers d'euros :
- intérêts courus sur prêts IDF : 0
- intérêts courus sur marché financier zone euro : 55 289
- intérêts courus sur marché financier international : 10 821
- intérêts courus sur emprunts Tick'épargne : 990
- intérêts courus sur dépôts *lease* : 59 618
- intérêts courus sur Annexe de remise en garantie : 0

(4) Dont, en milliers d'euros :
- emprunts à taux fixes : 4 587 238
- emprunts à taux variables : 458 090

(5) Dont emprunts contractés pour financer les sorties de *leasehold* survenues en 2009.

NOTE 4.13c ENDETTEMENT FINANCIER NET (HORS INTÉRÊTS COURUS)

	31/12/2015	31/12/2014
Actif financier (a)	1 470 783	1 848 127
Prêts aux filiales ⁽¹⁾	124 000	32 000
Créances dépôts <i>lease</i> (2013)	96 241	149 661
Valeurs mobilières de placement ⁽²⁾	625 266	850 561
Placements cash collatéraux	378 800	503 721
Disponibilités ⁽²⁾	246 476	312 184
Dettes financières (b)	6 652 732	6 845 107
Prêts de la Région Île-de-France	249 057	267 658
Emprunt sur le marché financier	4 549 199	4 397 443
Emprunt Tick'épargne ⁽³⁾ (obligations et BT)	389 815	560 709
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	49 381	86 432
Billets de trésorerie	1 212 180	1 323 765
Collatéraux « Remise en garantie »	203 100	209 100
ENDETTEMENT FINANCIER NET (b – a)	5 181 949	4 996 980

(1) Financement en *back to back* par billets de trésorerie.(2) Hors actif financiers affectés aux opérations de *lease* ; voir détail dans l'annexe 21 a.

(3) Dont billets de trésorerie « Tick'épargne ».

NOTE 4.14 DÉTAIL DES PRODUITS À RECEVOIR ET DES CHARGES À PAYER

	31/12/2015	31/12/2014
Produits à recevoir		
Immobilisations financières	775	681
Ingénierie financière	60 444	64 505
Créances clients et comptes rattachés	24 165	21 957
Créances État et autres collectivités publiques ⁽¹⁾	372 405	227 623
Autres créances	16 628	18 549
Valeurs mobilières de placement	2 769	3 653
Disponibilités	0	0
TOTAL	477 186	336 968
Charges à payer		
Prêts de la Région Île-de-France	0	276
Emprunts obligataires sur le marché financier français	55 289	54 277
Emprunts obligataires sur le marché financier international ⁽²⁾	10 821	11 557
Emprunts privés	990	8 763
Ingénierie financière	59 618	63 876
Emprunts auprès des établissements de crédit et divers	0	1
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	154 528	185 865
Dettes fiscales et sociales	555 411	519 810
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	216 346	313 478
Autres dettes	22 622	26 610
TOTAL	1 075 625	1 184 513

(1) Dont subventions d'investissements appelées et non encore perçues.

(2) En CHF.

NOTE 4.15 ÉLÉMENTS INCLUS DANS PLUSIEURS POSTES DU BILAN

	31/12/2015	31/12/2014
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	599 863	475 754
Créances clients et comptes rattachés	6 535	6 949
Autres créances	3 354	3 354
TOTAL	609 752	486 057
Passif		
Dettes financières	0	0
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	6 525	9 876
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	0	0
Autres dettes	1 118	1 603
TOTAL	7 643	11 479

(1) Il s'agit de RATP Développement, Sqybus, Promo Métro, Logis-Transports, SEDP, SADM, Telcité, Ixxi, RATP International, Naxos, Mobicité, SLT, Orlyval Service, FlexCité (77) (91) (93) (94), EM Services, Cars Perrier, TP2A.

NOTE 4.16a EFFECTIF MOYEN EMPLOYÉ

	31/12/2015	31/12/2014	Variations	
			En nombre	En %
Effectif moyen employé	43 500	43 187	313	0,72
Répartition par catégories :				
- Cadres + maîtrise (encadrement)	11 319	11 298	21	0,19
- Opérateurs	32 181	31 889	292	0,92
Répartition par groupes statutaires :				
- Permanents	41 559	41 544	15	0,04
- Contractuels	1 941	1 643	298	18,14

NOTE 4.16b COMPTE PERSONNEL DE FORMATION

Depuis le 1^{er} janvier 2015, le compte personnel formation (CPF) a remplacé le dispositif du droit individuel à la formation (DIF). Le CPF est un droit personnel à la formation accessible à tous les actifs dès l'âge de 16 ans jusqu'à la retraite. À la différence du DIF, il est attaché à la personne et non au contrat de travail. Le CPF est crédité en heures à la fin de chaque année civile dans la limite d'un plafond de 150 heures de formation sur huit ans. Les heures de DIF non utilisées au 31 décembre 2015, soit 4 670 171 heures, sont transférées sur le CPF par les salariés et sont utilisables jusqu'au 31 décembre 2020.

NOTE 4.17a RÉMUNÉRATIONS ALLOUÉES AUX MEMBRES DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION

En milliers d'euros	2015	2014
Administrateur	14	12
Rémunérations perçues par les dix fonctions de direction les mieux rémunérées	2 538	2 422

NOTE 4.17b TABLEAU DES HONORAIRES

En milliers d'euros	KPMG	Mazars
Commissariat aux comptes	248	250
Diligences/prestations directement liées	39	
TOTAL	287	250

NOTE 4.18 TABLEAU DES FILIALES ET PARTICIPATIONS

Situation au 31 décembre 2015	Capital	Capitaux propres autres que le capital	Quote-part du capital détenue par la RATP (en %)	Valeur comptable des titres détenus		Prêts et avances consentis par la RATP et non encore remboursés ⁽¹⁾	Cautions et avals consentis par la RATP	Chiffre d'affaires hors taxes	Résultat prévisionnel	Dividendes encaissés par la RATP en 2015
				Brute	Nette					
1. Filiales										
SEDP										
12, avenue du Val-de-Fontenay Le Péripôle II 94120 Fontenay-sous-Bois (Siren 380 038 687)	459	1 880	100,00	457	457	3 354		10 921	312	240
RATP Développement										
54, quai de la Rapée 75599 Paris Cedex 12 (Siren 389 795 006)	347 301	21 565	100,00	359 499	359 499	118 000		42 469	5 522	2 500
Logis-Transports										
158, rue de Bagnolet 75020 Paris (Siren 592 025 811)	32 640	233 570 ⁽²⁾	99,98	33 126	33 126	0	975 ⁽²⁾	61 013 ⁽²⁾	7 324 ⁽²⁾	0
Promo Métro										
35, boulevard Sébastopol 75001 Paris (Siren 712 029 099)	910	2 115	100,00	2 619	2 619	0		4 612	930	1 238
RATP International										
54, quai de la Rapée 75599 Paris Cedex 12 (Siren 419 997 044)	59 721	20 304	100,00	59 721	59 721	6 000		241	-1 777	1 842
Telcité										
1, avenue Montaigne 93160 Noisy-le-Grand (Siren 411 759 962)	1 525	15 996	100,00	1 524	1 524	0		19 459	5 429	5 390
2. Autres participations										
Autres				401	49					5

(1) Y compris intérêts courus.

(2) Dernières données disponibles : 31 décembre 2014.

NOTE 4.19 GROUPEMENTS D'INTÉRÊT ÉCONOMIQUE

Situation au 31 décembre 2015	Quote-part participation RATP aux frais de fonctionnement
Eurailtest 1, boulevard Saint-Martin 75003 Paris (Siren 421 526 468)	10 %
Comutitres 14, rue Auber 75009 Paris (Siren 433 136 066)	59,5 %

NOTE 4.20 TABLEAU DES ENGAGEMENTS FINANCIERS

Engagements donnés

	31/12/2015	31/12/2014
1. Filiales et participations		
Caution au profit de Logis-Transports	858	975
Contre-garantie au profit de RATP Développement	20 000	20 000
Opérations de couverture de matières premières RATP Développement	10 237	18 716
2. Associations		
Caution au profit de l'IAPR	140	140
Fondation RATP	550	550
3. Avantages au personnel		
Prêts au personnel : cautions au profit de la SBE	1 038	2 202
Personnel : cautions « Constructions individuelles »	187 242	211 245
Indemnités de départ à la retraite	213 600	258 572
Indemnités de décès des actifs	15 082	15 386
Allocations décès des retraités	37 590	44 598
Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités et ayants droit	244 625	277 099
Taux garanti du plan épargne entreprise des retraités	0	5 412
Cessation anticipée d'activité	2 361	2 838
4. Opérations financières		
<i>Cross currency swaps</i> adossés à la dette obligataire ⁽¹⁾	699 200	847 442
<i>Cross currency swaps</i> adossés aux dépôts	96 241	151 764
<i>Swaps</i> de change adossés aux billets de trésorerie	802 172	333 763
Opérations de <i>leasehold</i> : sous-locations de trains	226 850	255 316
TOTAL	2 557 786	2 446 018

(1) La RATP a choisi de traiter les *swaps* comme des opérations classiques de prêt et d'emprunt.

Engagements reçus

	31/12/2015	31/12/2014
<i>Cross currency swaps</i> adossés à la dette obligataire ⁽¹⁾	699 200	847 450
<i>Cross currency swaps</i> adossés aux dépôts	96 241	151 764
<i>Swaps</i> de change adossés aux billets de trésorerie	802 172	333 763
Opérations de couverture de matières premières	10 237	18 716
Cautions bancaires	323 897	278 707
TOTAL	1 931 747	1 630 400

(1) La RATP a choisi de traiter les *swaps* comme des opérations classiques de prêt et d'emprunt.

Complément d'information relatif aux engagements sociaux

Le taux d'actualisation retenu pour les avantages au personnel postérieurs à l'emploi est de 2,25 % au 31 décembre 2015. Le taux utilisé au 31 décembre 2014 était de 1,5 %.

NOTE 4.21a OPÉRATIONS DE LOCATIONS/SOUS-LOCATIONS DE TRAINS (« LEASEHOLD »)
I. OPÉRATIONS DE LEASEHOLD AMÉRICAIN
Impacts sur la trésorerie lors de la signature des contrats (< 2002)
Contrats

En milliers d'euros	
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 2015

En milliers d'euros	31/12/2014	31/12/2015
Créances <i>lease</i>	799 418	654 895
Dettes <i>lease</i>	807 881	661 423
NPV restant à étaler	8 463	6 528
Variation de la NPV = impact résultat 2015		1 935

Impacts sur le résultat 2015

L'incidence sur le résultat au 31 décembre 2015 est de 1 935 k€ :

Date de signature des contrats

En milliers d'euros	1997	1998	2000	2002	Total	Rappel 2014
Produits de location principale ⁽¹⁾	3 040	17 498	2 518	15 346	38 402	38 845
Intérêts sur les sous-loyers versés ⁽²⁾	1 689	7 817	1 731	4 686	15 923	21 391
Reprise sur provision ⁽³⁾	0	0	3 578	153 897	157 475	111 961
Intérêts prépayés	1 941	1 157	0	392	3 490	4 218
Charges de sous-location ⁽⁴⁾	3 433	8 404	7 387	376	19 600	28 644
Autres produits <i>lease</i>	18	9	80	239	346	352
Autres charges <i>lease</i>					0	0
<i>Early Buyout Option</i>	0	0	0	152 525	152 525	43 196
Frais	34	19		139	192	259
Loyers perçus en trop					0	62 670
Provision pour coût final de résiliation ⁽³⁾	3 150	17 499	0	20 588	41 237	39 958
Écart de change					0	0
Intérêts d'emprunts			147		147	143
Autres					0	
RÉSULTAT NET	71	559	373	932	1 935	1 897

(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)

Contrats

En milliers d'euros	
<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

Impacts sur le résultat 2015

En milliers d'euros	Décembre 2015
Étalement de la NPV	125
Frais	19

NOTE 4.21b ENGAGEMENTS DE CRÉDIT-BAIL

Deux contrats de crédit-bail immobilier sont contractés sur la base de taux variables. Ils ont fait l'objet d'une opération de couverture à taux fixe. Les chiffres présentés tiennent compte de cette couverture.

Contrats

En milliers d'euros	Valeur d'origine	Durée	Valeur résiduelle au 31/12/2015
Philidor Maraîchers	25 308	25	17 952
Cours de Vincennes	5 335	15	492
Lagny bureaux	12 106	15	11 819

IMMOBILISATIONS EN CRÉDIT-BAIL

Postes du bilan

En milliers d'euros	Coût d'entrée	Dotations aux amortissements		Valeur nette
		de l'exercice ⁽¹⁾	cumulées ⁽¹⁾	
Terrains	2 840			2 840
Constructions	39 910	1 296	17 337	22 573
Installations, matériel et outillage	0			0
Autres immobilisations corporelles	317	65	113	204
Immobilisations en cours	0			0
TOTAL	43 067	1 361	17 450	25 617

(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

En milliers d'euros	Redevances payées		Redevances restant à payer			Prix d'achat résiduel
	de l'exercice	cumulées	jusqu'à 1 an	+ de 1 an à 5 ans	+ de 5 ans	
Terrains					2 840	0
Constructions	2 335	24 381	3 480	15 208	16 414	2 287
Installations, matériel et outillage						
Autres immobilisations corporelles	65	113	52	152		0
Immobilisations en cours						
TOTAL	2 400	24 494	3 532	15 360	19 254	2 287

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 Réseau ferré 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. 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, relations 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'in-

frastructures 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 résultat, 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 :

	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 atachements techniques		X
Matériel roulant voyageurs	X	
Matériel d'entretien du matériel 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 réalisé 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
<i>Soit en %</i>		49	51	100
Endettement net	B	-2 272	-2 815	-5 087
<i>Soit en %</i>		45	55	100
Capitaux propres ⁽¹⁾	C	-1 563	-1 126	-2 689
<i>Soit en %</i>		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 CESSIIONS 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.

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 cinq 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 trois 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 deux 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'INFRASTRUCTURES

5.4.1 ÉTATS FINANCIERS : BILAN ACTIF

En milliers d'euros	Opérateur de transport		Gestionnaire d'infrastructures		Epic	
	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2014
Immobilisations incorporelles	371 645	330 873	9 608	6 517	381 253	337 389
Frais de recherche et développement	166 498	173 424	0	0	166 498	173 424
Droit au bail	1 162	1 197	0	0	1 162	1 197
Autres	106 754	95 106	4 884	3 743	111 638	98 849
En-cours	97 231	61 146	4 724	2 774	101 955	63 920
Immobilisations corporelles	7 890 811	7 098 444	7 161 383	7 009 273	15 052 194	14 107 717
Terrains	318 970	319 725	249 128	246 008	568 098	565 733
Constructions	1 374 834	1 048 767	4 782 240	4 672 681	6 157 074	5 721 448
Installations techniques, matériel et outillage industriel	465 174	283 014	1 282 048	1 254 018	1 747 221	1 537 032
Matériel de transport	4 031 268	3 552 425	35 591	38 286	4 066 858	3 590 711
Autres	40 343	35 631	7 187	5 423	47 530	41 054
En-cours, avances et acomptes	1 660 223	1 858 881	805 190	792 857	2 465 413	2 651 739
Immobilisations financières	1 193 053	1 264 860	71	85	1 193 124	1 264 945
Participations	456 995	423 902	0	0	456 995	423 902
Créances rattachées à des participations	124 346	32 179	0	0	124 346	32 179
Autres titres immobilisés	2 293	1 388	0	0	2 293	1 388
Prêts	55 040	64 798	57	85	55 097	64 883
Autres	554 380	742 593	14	0	554 394	742 593
Actif immobilisé (I)	9 455 509	8 694 177	7 171 063	7 015 875	16 626 571	15 710 052
Stocks et en-cours	151 698	139 727	29 651	25 850	181 349	165 577
Avances et acomptes versés sur commande	677	42 389	0	0	677	42 389
Créances	1 287 749	1 289 137	81 931	66 368	1 369 241	1 347 248
Créances clients et comptes rattachés	98 839	88 191	1 018	2 347	99 857	90 538
Créances État et autres collectivités publiques	433 646	283 415	76 603	63 674	510 249	338 985
Autres	100 369	118 114	4 310	347	104 240	118 308
Créances <i>lease</i>	654 895	799 418			654 895	799 418
Actif financier	1 276 633	1 685 432	0	742	1 253 303	1 670 119
Valeurs mobilières de placement	1 006 827	1 357 935	0	0	1 006 827	1 357 935
Disponibilités ⁽¹⁾	269 806	327 497	0	742	246 476	312 184
Charges constatées d'avance	63 167	70 454	3	3	63 169	70 457
Actif circulant (II)	2 779 924	3 227 140	111 585	92 963	2 867 739	3 295 790
Frais d'émission d'emprunts (III)	5 781	6 029	0	0	5 781	6 029
Primes de remboursement des obligations (IV)	11 922	12 573	0	0	11 922	12 573
Écarts de conversion actif (V)	65 516	47 463	0	0	65 516	47 463
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III + IV + V)	12 318 651	11 987 382	7 282 647	7 108 838	19 577 529	19 071 908

(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	Opérateur de transport		Gestionnaire d'infrastructure		Epic	
	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2014
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition	250 700	250 700			250 700	250 700
Écarts de réévaluation	66 904	69 670	148 733	150 422	215 637	220 093
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	2 353 330	2 121 717	229 317	149 829	2 582 647	2 271 547
Résultat de l'exercice (excédent ou perte)	249 944	231 612	104 914	79 488	354 858	311 100
Provisions réglementées	3 374	3 561	372 682	380 967	376 056	384 527
Capitaux propres hors subventions d'investissement	2 526 658	2 279 666	1 981 306	1 886 367	4 507 964	4 166 033
Subventions d'investissement	3 131 666	2 466 855	2 314 588	2 294 895	5 446 253	4 761 750
Capitaux propres (I)	5 658 323	4 746 522	4 295 894	4 181 262	9 954 217	8 927 784
Provisions pour risques	97 297	87 251	3 617	1 833	100 914	89 084
Provisions pour charges	132 385	142 820	1 691	6 348	134 076	149 167
Provisions pour risques et charges (II)	229 682	230 070	5 308	8 181	234 990	238 251
Dettes financières	4 358 080	4 748 688	2 825 166	2 766 600	7 159 917	7 499 232
. Prêts de la région Île-de-France	249 057	267 658	0	0	249 057	267 658
. Emprunts obligataires	4 758 233	4 725 579	0	0	4 758 233	4 725 579
. 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⁾	53 683	100 410	57 066	48 172	87 420	132 527
. GI-OT Endettement cessions internes	46 900	96 572	-46 900	-96 572	0	0
. Emprunts et dettes financières divers	1 938 489	2 234 718	0	0	1 938 489	2 234 718
. Intérêts courus non échus	126 719	138 751	0	0	126 719	138 751
Avances et acomptes reçus sur commandes en cours	368	1 631	0	250	368	1 881
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	215 547	228 028	19 299	19 199	234 846	247 226
Dettes fiscales et sociales	634 764	637 295	33 299	30 321	667 628	659 359
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	286 935	309 356	90 449	102 775	377 384	412 130
Autres dettes	154 555	168 772	13 232	251	167 782	169 023
Dettes lease	661 423	807 881	0	0	661 423	807 881
Produits constatés d'avance	53 420	61 743	0	0	53 420	61 743
Dettes (III)	6 365 092	6 963 394	2 981 445	2 919 146	9 322 768	9 858 476
Écarts de conversion passif (IV)	65 554	47 397	0	0	65 554	47 397
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III + IV)	12 318 651	11 987 382	7 282 647	7 108 838	19 577 529	19 071 908

(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

	Opérateur de transport	Gestionnaire d'infrastructures	Neutralisation des opérations interétablissements	Epic
PRODUITS D'EXPLOITATION	5 373 309	987 462	-1 008 185	5 352 586
Chiffre d'affaires	4 967 282	779 587	-1 008 185	4 738 683
Produits du transport (prestations de service)	4 421 328	0		4 421 328
	232 094	776 091	-1 008 185	
Produits des activités annexes	140 447	0		140 447
Prestations de services autres que les produits de transport	168 978	3 496		172 474
Ventes de produits résiduels	4 435	0		4 435
Produits divers	274 405	131 124		405 528
Production stockée	-1 434	167		-1 267
Production immobilisée	104 156	126 731		230 887
Reprises sur provisions et transferts de charges	119 131	2 641		121 772
Subventions d'exploitation	912	0		912
Autres produits	51 639	1 585		53 224
Produits en atténuation des charges d'amortissements	131 622	76 752		208 374
Reprise sur provisions spéciales de réévaluation	2 892	8 284		11 177
Quote-part des subventions d'investissement virée au compte de résultat de l'exercice	128 730	68 467		197 198
CHARGES D'EXPLOITATION	5 010 874	790 744	-1 008 185	4 793 432
Consommations en provenance de tiers	1 743 828	293 466	-1 008 185	1 029 109
Énergie :	189 945	1 257		191 202
- Énergie électrique	92 952	775		93 727
- Carburants	84 168	43		84 211
- Chauffage	12 824	439		13 263
Frais relatifs aux lignes affrétées	29 661			29 661
Charges de circulation SNCF	20 852			20 852
Matières et autres charges externes :	1 503 370	292 209	-1 008 185	787 394
- Matières et fournitures diverses	176 035	21 755		197 790
- Autres charges externes	1 327 335	270 454	-1 008 185	589 604
Impôts, taxes et versements assimilés	182 721	55 219		237 940
Charges de personnel	2 460 938	126 183		2 587 122
Salaires et traitements	1 696 799	88 755		1 785 554
Charges sociales	728 373	37 429		765 801
Résultat des régimes spéciaux	35 766			35 766
Dotations aux amortissements et aux provisions	592 736	315 744		908 481
Sur immobilisations – dotations aux amortissements	519 235	311 945		831 180
Sur immobilisations – dotations aux provisions	0	0		0
Sur actif circulant – dotations aux provisions	2 948	1 575		4 523
Pour risques et charges – dotations aux provisions	70 554	2 225		72 778
Autres charges	30 650	131		30 781
RÉSULTAT D'EXPLOITATION (I)	362 434	196 719		559 153

	Opérateur de transport	Gestionnaire d'infrastructures	Neutralisation des opérations interétablissements	Epic
PRODUITS FINANCIERS	317 044	0	-96 665	220 378
De participation	11 215	0		11 215
D'autres valeurs mobilières et créances de l'actif immobilisé	953	0		952
Autres intérêts et produits assimilés	151 197	0		151 197
	96 665	0	-96 665	
Reprises sur provisions et transferts de charges	542	0		542
Différences positives de change	55 899	0		55 899
Produits nets sur cessions de valeurs mobilières de placement	574	0		574
CHARGES FINANCIÈRES	387 012	96 666	-96 665	387 012
Intérêts et charges assimilées	325 873	1		325 873
		96 665	-96 665	
Dotations aux amortissements et aux provisions	5 237	0		5 237
Différences négatives de changes	55 902	0		55 902
Charges nettes sur cessions de valeurs mobilières de placement	0	0		0
RÉSULTAT FINANCIER (II)	-69 968	-96 666		-166 633
RÉSULTAT COURANT (I + II)	292 466	100 053		392 520
Produits exceptionnels	104 444	25 018	0	129 461
Sur opérations de gestion	13 318	613		13 931
Sur opérations en capital	73 797	18 425		92 222
Produit <i>lease</i>	1 915			1 915
Autres produits exceptionnels	10 069	2 179		12 248
Reprises sur provisions et transferts de charges	5 344	3 801		9 145
Charges exceptionnelles	92 265	17 586	0	109 852
Sur opérations de gestion	2 835	2		2 838
Autres charges exceptionnelles	87 300	17 584		104 884
Dotations aux amortissements et aux provisions	2 130	0		2 130
RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	12 178	7 431		19 609
Intéressement des salariés	54 700	2 570		57 271
Impôts sur les bénéfices	0	0		0
TOTAL PRODUITS	5 794 796	1 012 480	-1 104 850	5 702 425
TOTAL CHARGES	5 544 852	907 566	-1 104 850	5 347 567
RÉSULTAT	249 944	104 914		354 858

6 • Événements postérieurs à la clôture

Les dispositions financières du contrat pluriannuel 2016–2020 conclu avec le Stif et validé par le conseil d'administration de la RATP le 9 octobre 2015 tiennent compte d'un assujettissement de la RATP à l'impôt sur les sociétés à compter de l'exercice 2016. La RATP a entamé des démarches en ce sens auprès de la DLF au début de l'année 2016. Lors de la clôture des comptes du 31 décembre 2015, l'appréciation des conséquences futures des démarches engagées en 2016 est en cours d'analyse.

CONCEPTION GRAPHIQUE ET RÉALISATION

HAVAS WORLDWIDE PARIS

IMPRESSION

Imprimerie de Compiègne – Imprimé sur papier Cocoon Offset,
papier 100 % recyclé des papeteries Arjowiggins Graphic, distribué par Antalis. Mai 2016.

EN PRATIQUE

Le rapport financier & RSE est également disponible
sur le site Internet du groupe RATP.



GROUPE RATP

Direction de la Communication

54, quai de la Rapée

75599 Paris cedex 12 • France

www.ratp.fr

