

Rapport financier et RSE 2018



**RATP
GROUP**

Moving towards
a better city

Attestation des personnes assumant la responsabilité du rapport financier annuel

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

Paris, le 29 mars 2019

La présidente-directrice générale
Catherine Guillouard

Le directeur financier
Jean-Yves Leclercq



Rapport de gestion

Édito **4**

Profil **6**

Organigramme du groupe RATP **14**

Résultats financiers **16**

Déclaration de performance extra-financière **28**

Contrôle interne et gestion des risques **69**



Comptes consolidés

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés **96**

État du résultat global **100**

Bilan consolidé **102**

Tableau des flux de trésorerie consolidés **103**

Tableau de variation des capitaux propres **104**

Annexe aux comptes consolidés **105**



Rapport de gouvernement d'entreprise

Le conseil d'administration **89**

Rémunérations des mandataires sociaux **91**

Politique de diversité **91**

Annexe – Liste des administrateurs et de leurs mandats au 31 décembre 2018 **91**



Comptes sociaux

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels **156**

Bilan Epic **159**

Compte de résultat Epic **160**

Annexe aux comptes sociaux **161**

Une année 2018 marquée par une forte dynamique de croissance et d'engagement au bénéfice des territoires

L'année 2018 a été marquée par une accélération du développement du Groupe en Île-de-France, en France et à l'international. L'amélioration continue de notre performance économique et financière conforte notre stratégie de croissance rentable sur les marchés porteurs des mobilités durables et de la ville intelligente. Le chiffre d'affaires consolidé du Groupe est en hausse de 3,2%, à 5 563 millions d'euros.

Dans ce contexte, l'entreprise a poursuivi son effort massif de modernisation et d'extension du réseau francilien avec 1 579 millions d'euros investis – dont 895 millions d'euros sur fonds propres – avec le concours d'Île-de-France Mobilités.

RATP Dev poursuit sa dynamique de croissance (+ 9,1 %) et gagne de nouveaux contrats en France, aux États-Unis et au Moyen-Orient.

RATP Capital Innovation continue à investir dans les nouvelles mobilités partagées et la *smart city*, avec des prises de participation à hauteur de 12 millions d'euros, dans des start-up en croissance, telles que Cityscoot et Zenpark. À l'échelle de l'ensemble du Groupe, l'activité des filiales représente désormais 21,8 % du chiffre d'affaires consolidé, contre 21,1 % en 2017.

Cette performance économique et financière en progression génère des bénéfices directs pour les territoires et les voyageurs, en matière d'offre de service et de qualité.

2018 marque aussi un tournant en termes d'engagement RSE.

Depuis 2014, le Groupe publie de manière volontaire un reporting de ses actions RSE, intégré à son rapport financier. En 2018, pour la première fois, le groupe RATP publie

Catherine Guillouard

Présidente-directrice générale
du groupe RATP



un rapport financier et RSE comprenant une déclaration de performance extra-financière. Nous répondons ainsi aux attentes de nos différentes parties prenantes – investisseurs, clients, partenaires, collaborateurs – qui, toutes, sont de plus en plus attentives à notre performance extra-financière.

Cet engagement est clé. Nous sommes en effet convaincus que nos actions en matière sociale, environnementale et sociétale permettent de créer durablement de la valeur dans les territoires que nous desservons et contribuent aussi, de ce fait, à la performance économique du Groupe.

Cet engagement est aussi ce qui motive et fédère l'ensemble des collaborateurs et nous conduit, chaque jour, à innover pour offrir des solutions nouvelles de mobilité durable.

En cela, le groupe RATP s'inscrit dans une dynamique de croissance responsable, conforme à ses valeurs, dans un contexte de transformation.

Le groupe RATP aujourd'hui

Leader historique du transport de voyageurs, pionnier des automatismes et aujourd'hui explorateur privilégié des nouvelles mobilités, le groupe RATP met ses multiples expertises au service d'une mobilité urbaine qui conjugue exigence et souplesse.

Grâce à notre approche intégrée, à la maîtrise de l'ensemble de la chaîne du transport, associée à des services et des infrastructures innovants, nous concevons avec les territoires des solutions sur mesure, au service des voyageurs et des habitants pour des villes durables.

Multimodal

8 modes

4 partenariats



Métro



Bus urbain et interurbain



Véhicule autonome



Tramway



Ferroviaire



Scooter



Sightseeing



Transport à la demande



Covoiturage



Navette maritime



Câble



Autopartage

Des valeurs fortes

L'humain, l'attachement à l'intérêt général, le respect, le professionnalisme au service des clients, le goût du défi et l'ouverture

Nos principes d'action

Respect des personnes, service du client, conformité aux règles de droit, prise en compte des parties prenantes

Multi-expert

63 000 collaborateurs

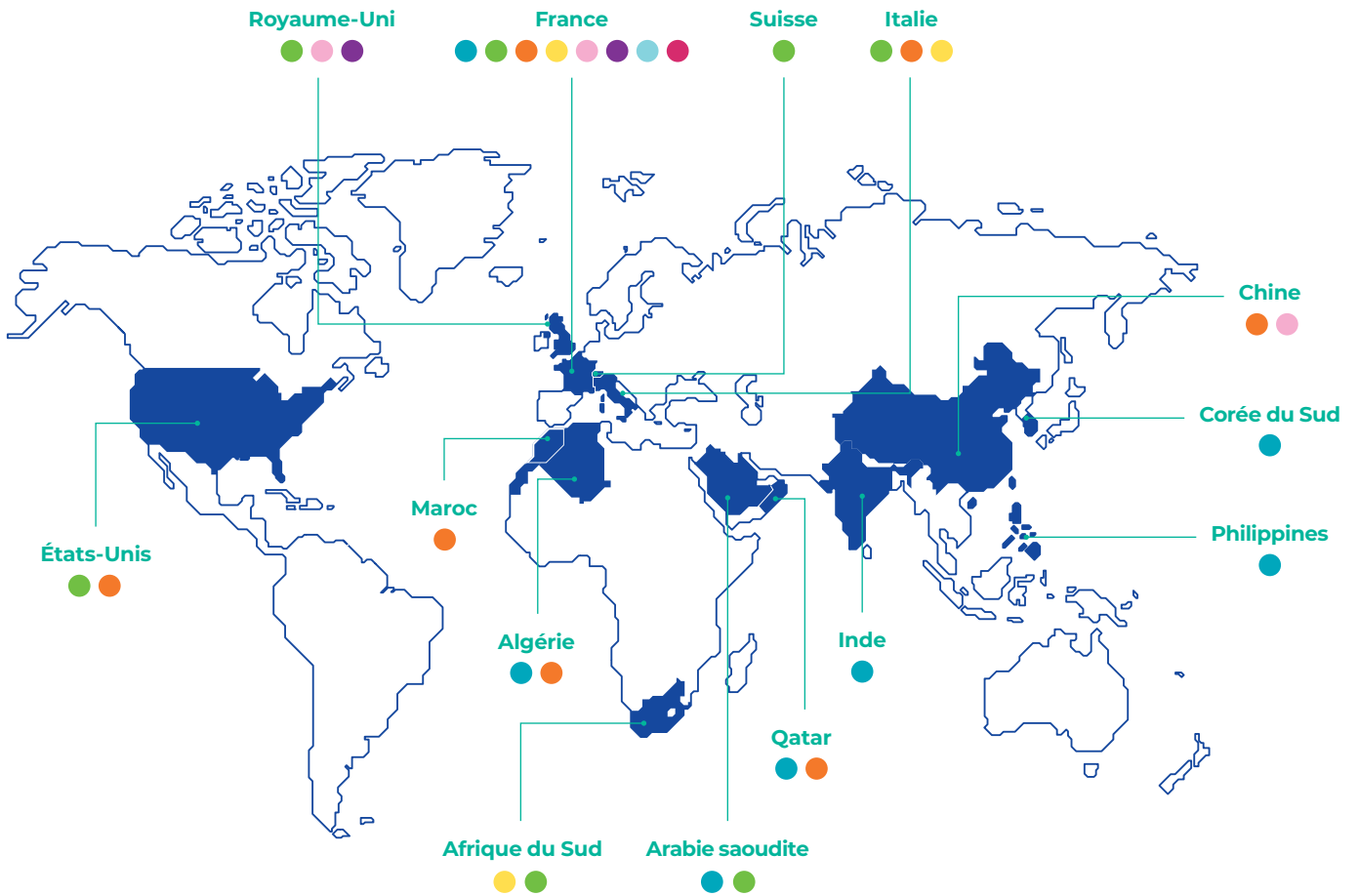
6 grandes expertises pour bâtir la ville de demain

- mobilité urbaine
- ingénierie
- services urbains
- gestion d'infrastructures
- fonds d'investissements
- mécénat

16 M de voyages par jour

5 563 M€ de chiffre d'affaires

1 004 M€ de capacité d'autofinancement



Partenaire des villes du monde

En France et ailleurs dans le monde, nous mettons notre expertise multimodale au service de villes de toutes tailles.

- Métro
- Bus urbain et interurbain
- Tramway
- Ferroviaire
- Sightseeing
- Transport à la demande
- Navette maritime
- Câble



Les macrotendances au cœur de la transformation du Groupe

Urbanisation croissante et essor des *megacities*

La population mondiale devrait atteindre 9,8 milliards d'individus en 2050 selon l'ONU, dont les deux tiers vivront en ville. Ils vont contribuer à créer des *megacities*, immenses centres urbains de plus de 10 millions d'habitants.

Les habitants auront besoin de transports, alors que la congestion urbaine atteint déjà des niveaux record sur tous les continents.

La réponse attendue est le développement des transports collectifs (qui constituent donc un marché en forte croissance), mais également le développement des *smart cities*, modèle prenant en compte les enjeux de l'urbanisation pour créer une ville intelligente et durable.

Prise de conscience environnementale

La prise en compte des enjeux liés au changement climatique, à la protection de l'environnement, à la responsabilité sociale et sociétale est une tendance de fond qui embarque acteurs privés,

États et collectivités. Le secteur des transports a une responsabilité non négligeable dans l'accroissement de la consommation d'énergie en France, ainsi que des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants.

Avec plus de 30% des émissions totales du pays, les transports représentent le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France. Dans ce contexte, la réduction de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre est un enjeu clé.

Nouvelles attentes client et nouveaux usages

L'économie collaborative repose sur le partage ou l'échange entre particuliers de biens (voiture par exemple), de services (covoiturage...) ou de connaissances. Cette nouvelle économie se diffuse dans tous les secteurs d'activité, et notamment celui du transport. Plus globalement, les usagers attendent donc une proposition d'offre multimodale, plus flexible et plus adaptée à leurs attentes diverses, et intégrant notamment le développement des usages du digital.

Concurrence accrue et recomposée

En Europe et dans le monde, de nombreux opérateurs internationaux opèrent des réseaux de transport publics urbains et constituent des concurrents positionnés sur les marchés de transport. De nouveaux acteurs et de nouvelles formes de concurrence apparaissent : acteurs des « nouvelles mobilités », constructeurs automobiles (avec un développement vers les véhicules autonomes et/ou partagés), acteurs de l'économie digitale (qui proposent déjà des services dans le domaine de la mobilité).

Révolution digitale

L'International data corporation (IDC) estime qu'en 2020 chaque personne produira 1,7 mégabytes de données par seconde. Un volume colossal d'informations utiles pour fluidifier le trafic, optimiser l'éclairage urbain, mais aussi mieux gérer la problématique du stationnement.

Dans le transport urbain, l'utilisation du big data sera à l'origine d'une véritable révolution, grâce à l'Internet des objets, l'intégration de l'intelligence artificielle aux offres et à l'expérience client.

Voiture autonome

Bien qu'il existe des points de vigilance sur la consommation d'énergie et la gestion des batteries, les bénéfices de cette révolution mobile ne font aucun doute : se déplacer, se garer, éviter les points d'engorgement de la ville de façon totalement automatisée. Ces innovations qui vont concourir à une plus grande fluidité sont déjà en rodage sur les services existants, et la donnée en compose un élément essentiel.

Notre stratégie au service de la mobilité durable

Notre ambition : « Être un leader mondial de la mobilité urbaine, durable et connectée et s'imposer comme le partenaire privilégié des villes intelligentes. »



4 leviers

Innovation et digital

Politique RH et dialogue social

Performance financière

Gouvernance

Atteindre l'excellence opérationnelle

Pour offrir le meilleur niveau de service à ses clients, le Groupe vise le plus haut niveau de performance dans l'ensemble de ses activités. Ses objectifs : développer la culture de service, continuer à maintenir un haut niveau de performance, conforter la sécurité des réseaux et renforcer son positionnement de bâtisseur et de gestionnaire d'infrastructure au service des territoires.

Préparer la concurrence et se développer en France

L'entreprise se prépare et prépare ses salariés à l'ouverture à la concurrence, avec pour ambition d'être au rendez-vous des premiers appels d'offres en Île-de-France et de gagner de nouveaux contrats en France.

Devenir le partenaire privilégié des villes intelligentes et durables

Pour développer son engagement dans les nouvelles mobilités, l'entreprise s'appuie sur sa performance en matière de RSE et propose des solutions innovantes fondées sur ses actifs data et digitaux, mais aussi sur ses propriétés industrielles et immobilières.

Poursuivre le développement en France et à l'international

Le Groupe accentue son développement pour s'imposer durablement comme l'un des leaders mondiaux de la mobilité urbaine en s'appuyant sur son savoir-faire historique et celui de ses filiales.

Notre modèle d'affaires

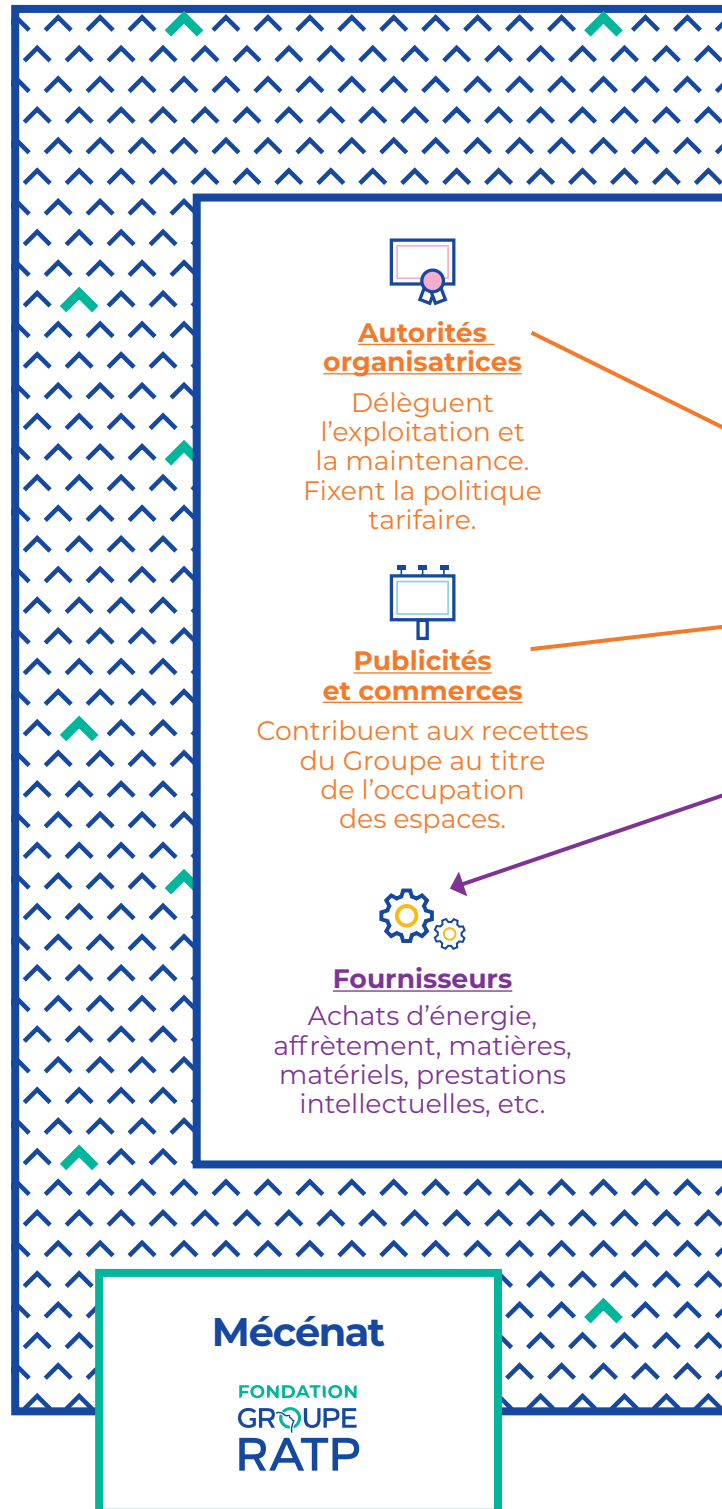
Le groupe RATP est bien plus qu'un opérateur de mobilité. C'est un acteur majeur de la transformation des villes durables et intelligentes.

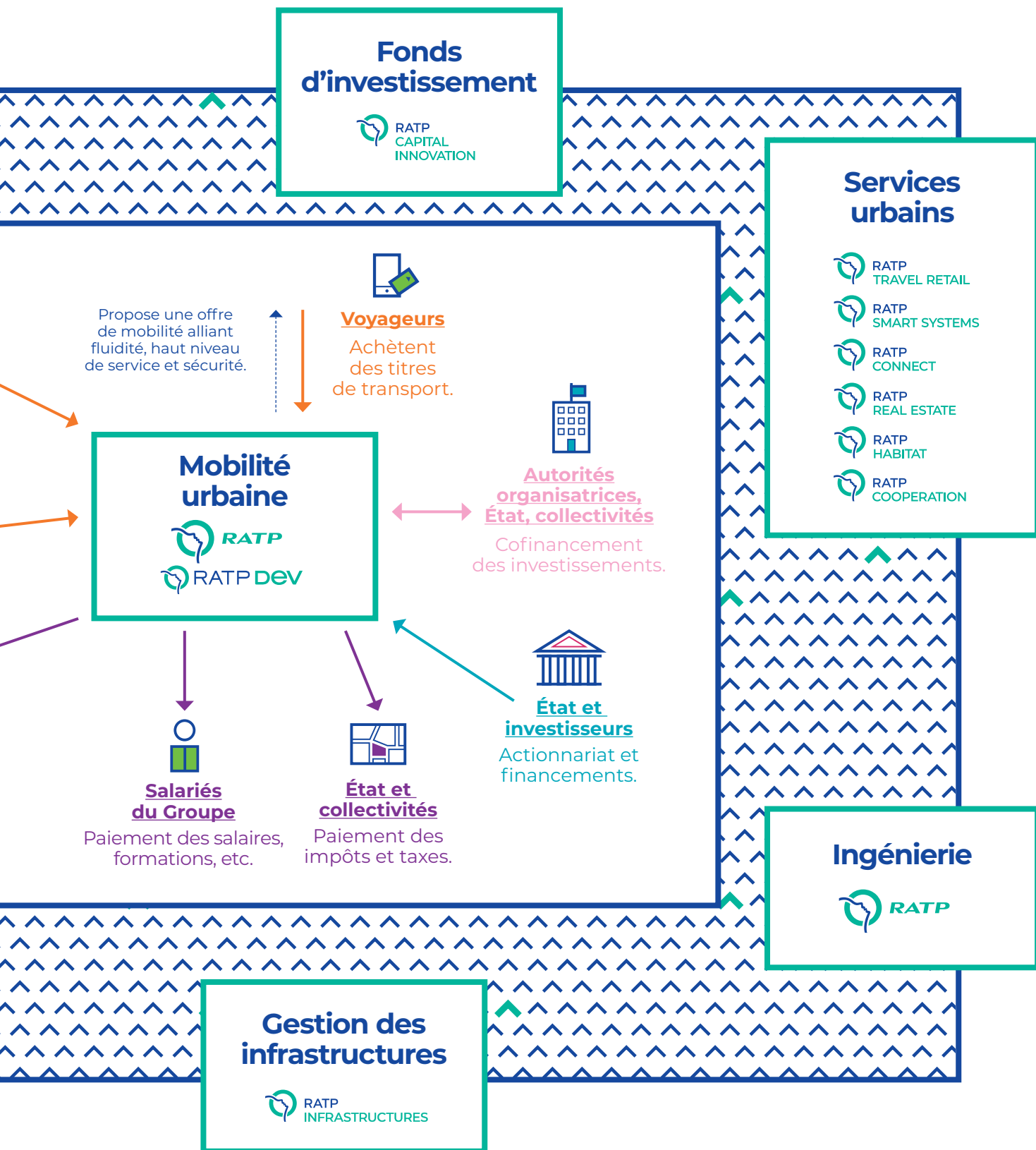
Chaque jour, nous assurons 16 millions de voyages dans le monde, menons des chantiers complexes dans des environnements denses, proposons des services urbains innovants, gérons des espaces commerciaux, transformons notre patrimoine industriel en véritables quartiers de vie, tout en réduisant notre empreinte carbone. À travers toutes nos activités, nous favorisons une mobilité sans couture et sur mesure, et participons ainsi à une ville plus inclusive.

Le schéma ci-contre présente notre modèle économique, qui connecte nos six domaines d'expertise au service de la ville : mobilité urbaine, gestion d'infrastructures, ingénierie, services urbains, fonds d'investissement et mécénat.

Ce modèle repose sur l'économie de la fonctionnalité. En nous appuyant sur ces expertises complémentaires, nous cherchons à accroître les bénéfices liés à l'usage croissant des transports en commun : une mobilité facilitée, un désenclavement des quartiers au bénéfice des habitants, une décongestion des villes ou encore une amélioration de la qualité de l'air. C'est un schéma global et simplifié. Il varie selon les modalités contractuelles de chaque réseau de transport.

Le schéma des pages suivantes détaille comment nous mobilisons les ressources à notre disposition pour créer de la valeur pour la ville et pour ses habitants.





Nos ressources

Humaines

Près de
63 000
employés, dont **78%** en France
et **22%** à l'international

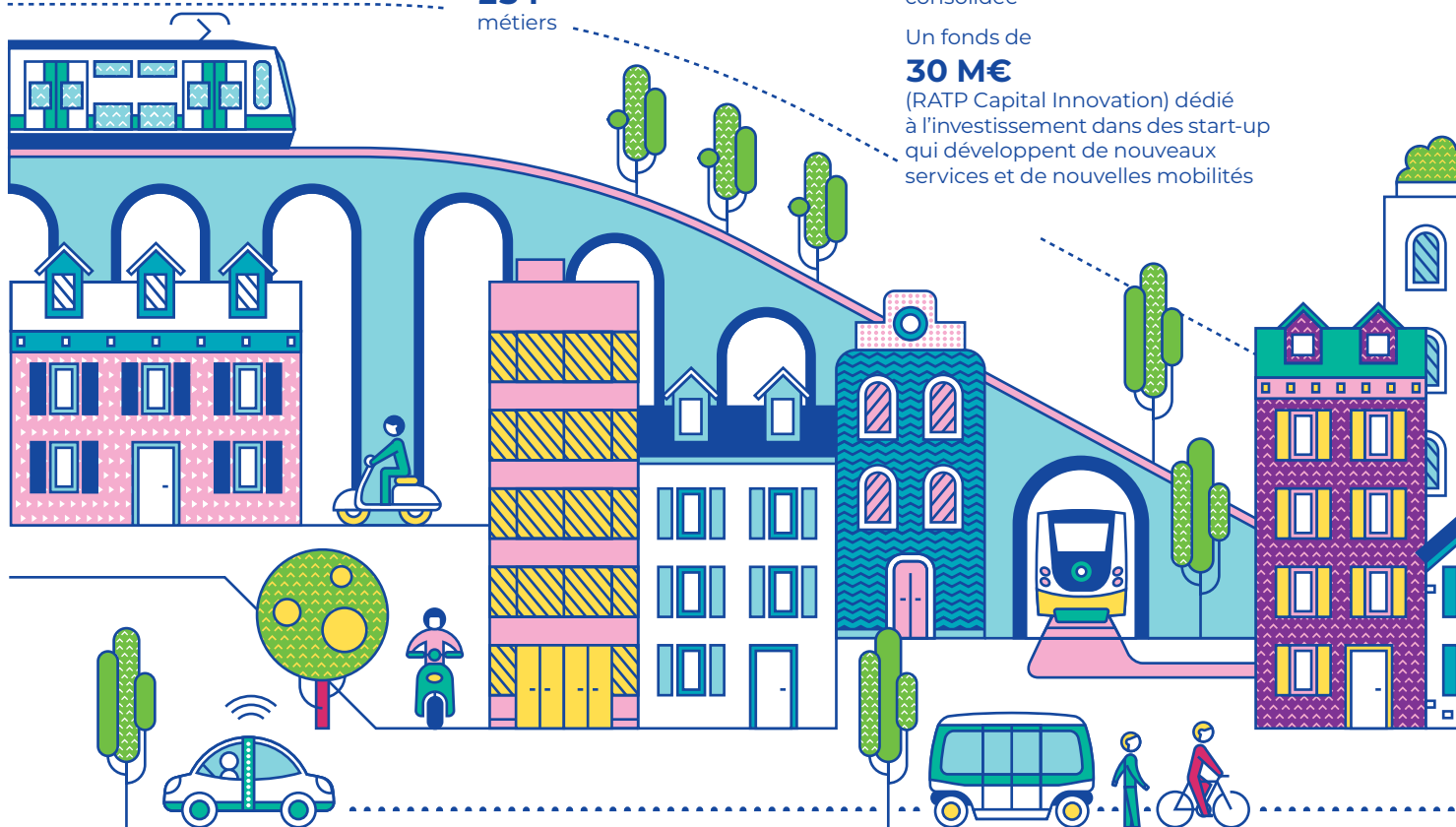
234
métiers

Financières

5 563 M€
de chiffre d'affaires consolidé

1 004 M€
de capacité d'autofinancement
consolidée

Un fonds de
30 M€
(RATP Capital Innovation) dédié
à l'investissement dans des start-up
qui développent de nouveaux
services et de nouvelles mobilités



Notre création de valeur pour la ville durable

Remettre l'humain au cœur

368
points de contact métro et RER⁽¹⁾

80,6%
de taux de satisfaction client⁽¹⁾

100%
du réseau Bus de Paris accessible
aux personnes à mobilité réduite⁽¹⁾

97%
des gares RER accessibles
aux personnes à mobilité réduite⁽¹⁾

44 383
bénéficiaires des projets
de la Fondation groupe RATP

Limiter les impacts écologiques de la vie urbaine

50
fois moins de CO₂ émis en métro/RER/
tramway qu'en voiture⁽¹⁾

100%
des activités RATP certifiées ISO 50001
(management de l'énergie)⁽¹⁾

89%
des sites industriels RATP certifiés
ISO 14001 (management
environnemental)⁽¹⁾

2,6 M
de trajets grâce aux nouvelles mobilités

Plus de **99%**
des déchets valorisés en Île-de-France⁽⁴⁾

2,1 ha
végétalisés sur le domaine immobilier
de la RATP⁽⁴⁾

Industrielles ⁽¹⁾

14

lignes de métro, **8** de tramway,
2 de RER et **350** de bus

24 %

de bus hybrides, électriques
ou GNV dans la flotte francilienne

Intellectuelles

2,23 M

d'heures de formation
dispensées par an ⁽²⁾

6,50 %

de la masse salariale consacrée
à former les employés ⁽¹⁾

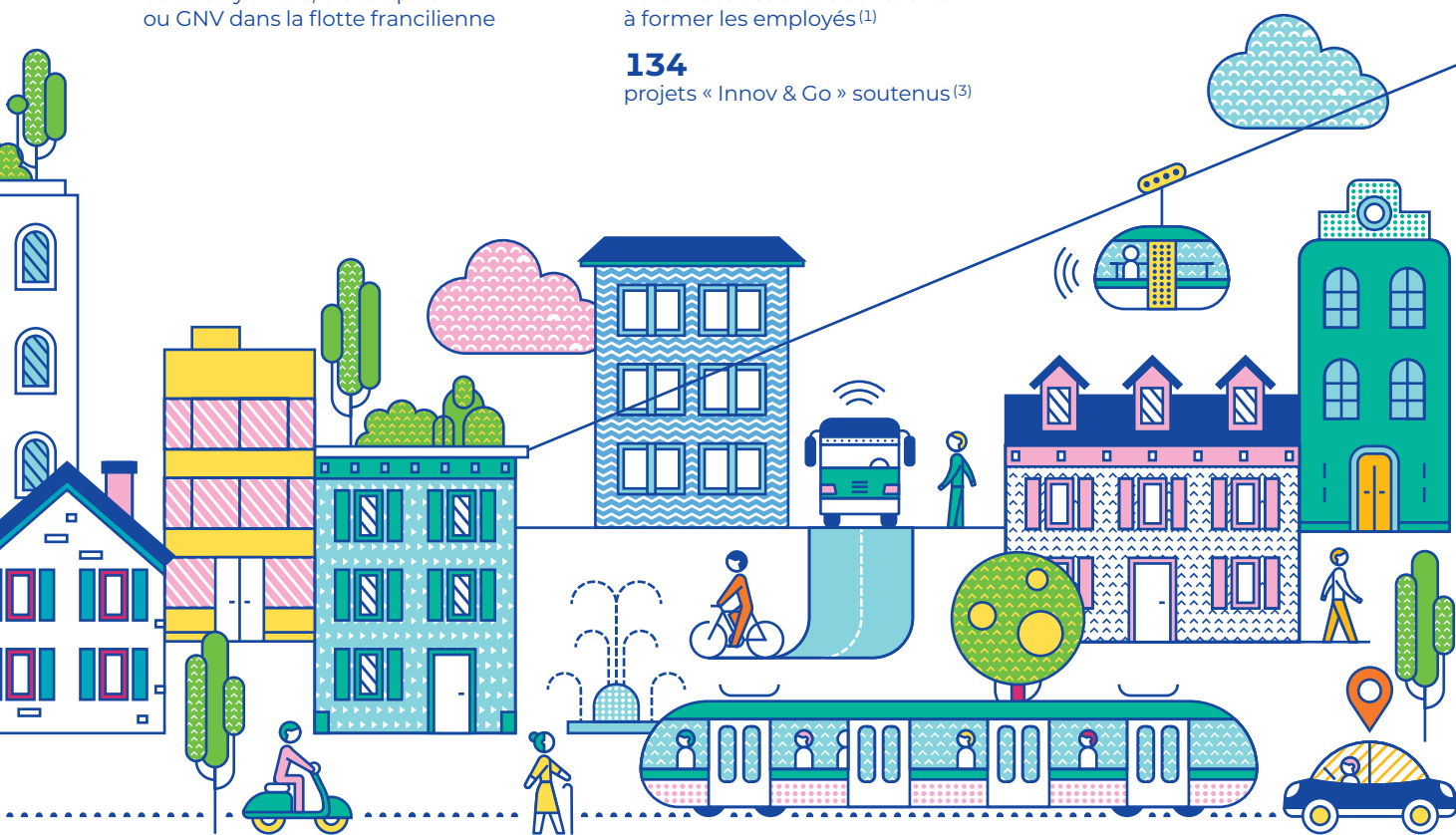
134

projets « Innov & Go » soutenus ⁽³⁾

Énergétiques

3 314 GWh

d'énergie consommée



Créer des emplois et de la valeur dans les territoires

7 518

embauches dans le Groupe en 2018 ⁽²⁾

569

contrats en alternance ⁽²⁾

128 000

emplois soutenus ou induits
par les activités de la RATP ⁽¹⁾

1 579 M€

investis en Île-de-France pour moderniser
et entretenir les infrastructures, prolonger
les lignes, moderniser les espaces
et l'information voyageurs ⁽¹⁾

550

commerces dans les espaces souterrains
du réseau en France ⁽⁵⁾

100 000 km

de fibre optique déployés par
RATP Connect en Île-de-France ⁽⁶⁾

Contribuer à la sûreté des transports ⁽¹⁾

27 000

agents au contact des voyageurs,
dont 1 000 dédiés à leur sécurité

Près de

50 000

caméras installées sur le réseau



(1) Périmètre RATP.

(2) Périmètre reporting extra-financier.

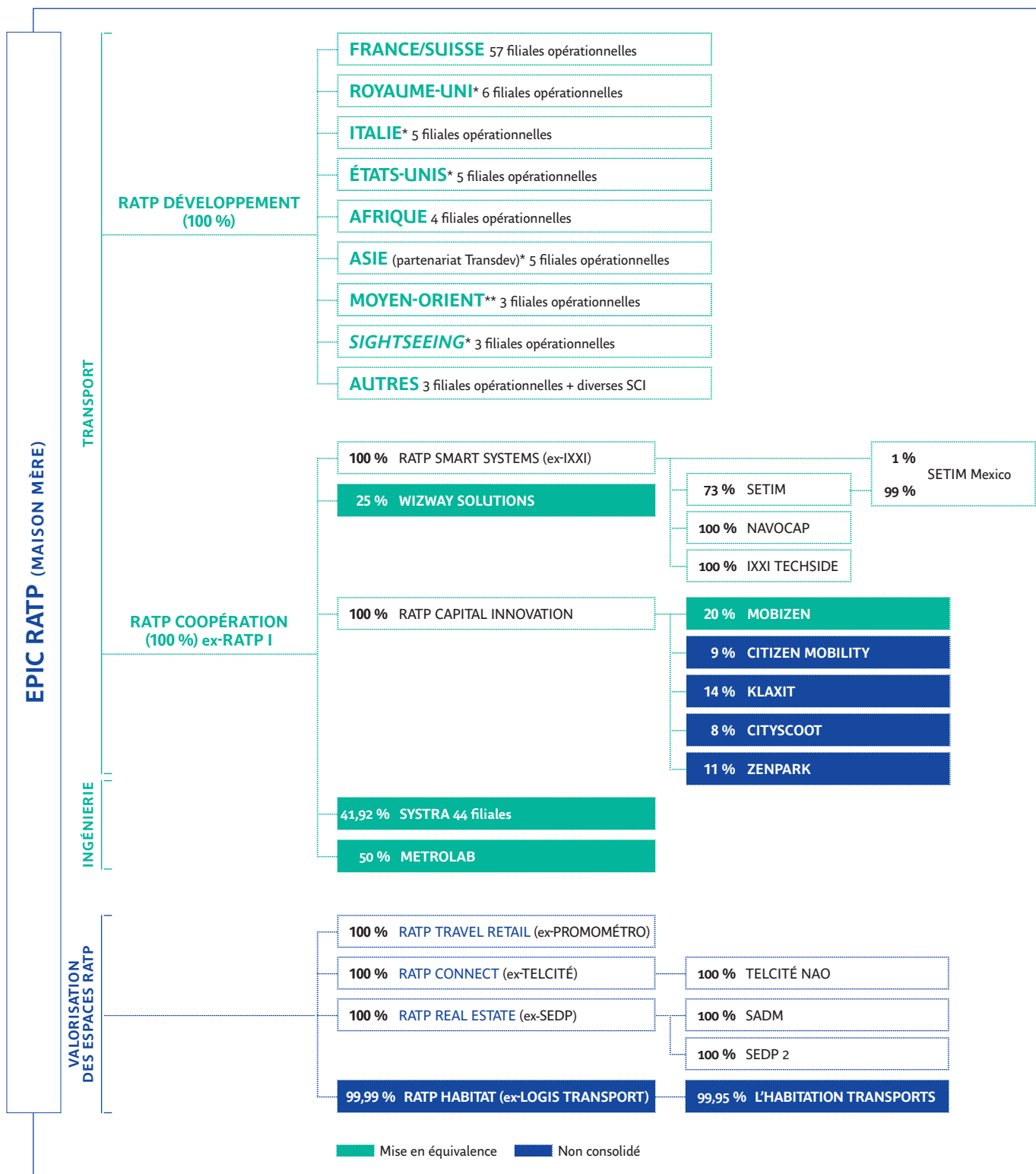
(3) Périmètre RATP Dev.

(4) Périmètre RATP, RATP Real Estate.

(5) Périmètre RATP Travel Retail.

(6) Périmètre RATP Connect.

Organigramme du groupe RATP 31 décembre 2018



* Filiales détenues par l'intermédiaire d'une holding détenue à 100% (50% pour le partenariat Transdev en Asie).

** Filiales détenues à moins de 100%.

NB : La liste des filiales opérationnelles est fournie au point 38 des annexes aux comptes consolidés.

Rapport de gestion

Résultats financiers **p. 16**

Déclaration de performance extra-financière **p. 28**

Note méthodologique relative au reporting extra-financier **p. 63**

Rapport de l'un des commissaires aux comptes **p. 67**

Contrôle interne et gestion des risques **p. 69**





Résultats financiers

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

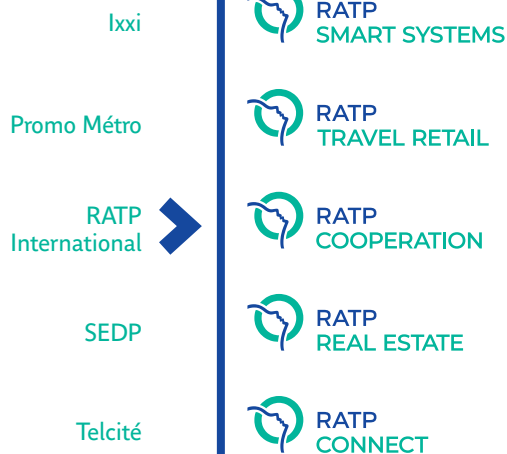
« Nous sommes à la fois un opérateur de services de mobilité et un acteur de transformation de la ville intelligente et durable. »

Catherine Guillouard

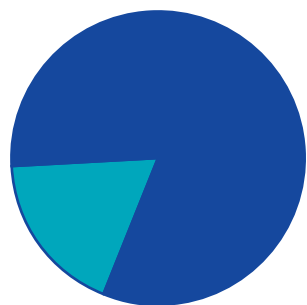
Présidente-directrice générale du groupe RATP

Si le Groupe s'est affirmé comme un expert de la mobilité en France comme à l'international, il a su également développer, de façon complémentaire, d'autres expertises au service des villes en matière d'ingénierie, de gestion d'infrastructures ou de services urbains comme l'immobilier, l'exploitation de surfaces commerciales ou l'offre de solutions de billetterie innovantes. Il lui fallait donc une marque forte pour exprimer l'ensemble de ses savoir-faire et incarner sa mission, celle de transformer durablement

la ville et la vie de ses habitants. En 2018 a été déployée la nouvelle stratégie de marque : RATP Group devient le pivot et l'ombrelle des différentes marques filiales, rebrandées à cette occasion. Le nouveau territoire graphique d'expression, constitué du bleu et du vert jade historiques de la marque, exprime quant à lui la ville et le mouvement. La nouvelle architecture de marque donne à voir les différentes expertises du Groupe en uniformisant les marques filiales grâce à un système cohérent de nommage.



5 563 M€ de chiffre d'affaires
consolidé Groupe (5 391 M€ en 2017 pro forma)



● 4 352 M€
● 1 211 M€
Contribution des filiales
(21,8 % du CA consolidé)

476 M€ EBIT Groupe
récurrent
(448 M€ en 2017)



290 M€
Résultat net récurrent
part du Groupe (266 M€ en 2017)

1 004 M€⁽¹⁾
Capacité d'autofinancement recalculée
(976 M€⁽¹⁾ en 2017)

1 579 M€ investis
en Île-de-France
872 M€ sur fonds propres

(1) Après retraitement de la réévaluation des impôts différés actifs.

La société mère et son environnement contractuel

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. Son siège social est situé au 54, quai de la Rapée, 75012 Paris (immatriculation au RCS de Paris).

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

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

La loi ORTF définit enfin le cadre de rémunération de la RATP dans ses missions de gestionnaire d'infrastructure et d'exploitant des lignes en assurant une rémunération appropriée des capitaux engagés.

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

La rémunération du service de référence, produit par la RATP, par les seules recettes directes ne permet pas d'équilibrer le modèle économique. En effet, les prix des billets et abonnements fixés par les autorités organisatrices ne couvrent pas le coût réel de l'offre. Les contributions forfaitaires versées par Île-de-France Mobilités permettent ainsi à la RATP de rétablir l'équilibre économique nécessaire pour la réalisation de l'offre, des investissements et des objectifs contractuels associés. Ainsi, pour la RATP, le taux de subvention rapporté au chiffre d'affaires est d'environ 42 %. Au niveau national, sur des réseaux moins denses, le taux moyen de subvention ressort à 70 % (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement – Cerema, 2016 pour les réseaux français de plus de 200 000 habitants hors Paris).

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.

Sur l'exercice 2018, l'activité de la RATP représente 78,2 % sur le chiffre d'affaires du Groupe. Le premier client de la RATP est Île-de-France Mobilités.

La rémunération de la RATP par Île-de-France Mobilités s'effectue via quatre contributions dont les deux premières sont forfaitaires et non révisables, sauf par actualisation et par avenants (principalement au titre de l'offre nouvelle et des réformes tarifaires) :

- la contribution relative à l'exploitation et aux obligations de service public permet de couvrir les charges liées à l'exploitation non couvertes par les recettes directes voyageurs ;
- la contribution relative au financement des investissements correspond, dans le contrat, d'une part, à la couverture des amortissements et, d'autre part, à celle des frais financiers ;
- la contribution relative à certaines charges d'impôts et taxes répercutées à Île-de-France Mobilités à l'euro (principalement la contribution économique territoriale et la taxe foncière) ;
- la contribution *lease* spécifique au financement de l'acquisition des matériels roulants des tramways T3, T5, T6, T7 et T8.

L'indice d'actualisation des contributions est la résultante de l'évolution d'indices suivis par l'Insee, minorée de 0,5 % par an de productivité restituée à Île-de-France Mobilités.

Malgré un recalage significatif à la baisse par rapport au précédent contrat, les contributions d'Île-de-France Mobilités sont dimensionnées de sorte à atteindre une CAF suffisante (4 263 millions d'euros) pour financer les investissements sur fonds propres (4 221 millions d'euros) en cumul sur la durée du contrat actuel (2016-2020).

Le contrat d'exploitation entre Île-de-France Mobilités et la RATP 2016-2020 prévoit le financement sécurisé d'un niveau élevé d'investissements de la RATP tout en maintenant une quasi-stabilité de la dette au terme des cinq ans. Ce financement est assuré, d'une part, par des subventions d'investissement et, d'autre part, par la capacité d'autofinancement (CAF).

Le montant global des investissements affiche ainsi un effort global et record de 8,5 milliards d'euros sur cinq ans, dont 4,2 milliards d'euros sur fonds propres de la RATP, avec une clause annuelle de suivi des écarts au plan d'investissements pouvant entraîner une pénalité impactant directement la rémunération.

Parallèlement, la RATP s'engage sur la production d'un service de référence de transport défini en volume et en qualité. Le voyageur est au centre du contrat, avec un cahier des charges exigeant en production, régularité et qualité de service, un dispositif basé sur des indicateurs pour mesurer l'atteinte des objectifs, et une enveloppe de bonus à 25 millions d'euros.

Le risque commercial (recettes liées au trafic) est partagé entre la RATP et Île-de-France Mobilités : le contrat prévoit une progression de recettes voyageurs en volume de 1 % par an, si cet objectif n'est pas atteint, ou au contraire s'il est dépassé, Île-de-France Mobilités et RATP se partagent l'écart selon une répartition à 50/50. Un aménagement spécifique était prévu en 2016 et 2017 pour atténuer l'impact de la réforme du forfait toutes zones.

Le risque tarifaire est supporté par Île-de-France Mobilités : les évolutions du prix de vente des titres de transport donnent donc lieu à un ajustement équivalent des contributions d'Île-de-France Mobilités par avenant.

Le risque sur les charges est supporté par la RATP.

Le contrat 2016-2020 tient compte :

- d'une enveloppe de services supplémentaires prévue dans la rémunération pour mieux atteindre les objectifs d'Île-de-France Mobilités et satisfaire les attentes des voyageurs (100 millions d'euros sur cinq ans pour des renforts en propreté, en sécurité, sur des temps de parcours bus, et l'accompagnement sur le réseau Noctilien) ;
- de la normalisation fiscale de la RATP, en conformité avec le droit commun des Epic, notamment en matière d'impôt sur les sociétés.

Les domaines de compétences des filiales

RATP Développement (RATP Dev) est la filiale développant et gérant les contrats d'exploitation de réseaux de transports publics gagnés en dehors du bassin historique de la RATP, en France et à l'international. RATP Dev et ses filiales représentent aujourd'hui la plus grande part de l'activité du Groupe exercée en dehors de la RATP maison mère.

Le secteur fait appel d'une manière générale aux contributions publiques tant pour l'exploitation que pour les investissements. Le client (l'autorité organisatrice du réseau) exige généralement à ce titre pour des raisons de gouvernance la constitution de filiales *ad hoc* hébergeant le contrat. RATP Dev, qui abrite les activités de management et de gestion du portefeuille de contrats, détient ainsi 111 filiales réparties dans 14 pays parmi lesquels la France, le Royaume-Uni, l'Algérie ou encore les États-Unis sont les plus importants en termes de contribution au chiffre d'affaires à fin 2018.

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

RATP Smart Systems (ex-Ixxi), spécialisée dans le développement de services d'aide à la mobilité, a été créée pour valoriser, en France et à l'international, son savoir-faire dans le domaine des systèmes de transports intelligents (ITS). Elle conçoit, intègre, exploite et maintient des systèmes de billettique, d'information multimodale et d'aide à l'exploitation. L'entreprise gère également le système billettique de Paris et sa banlieue (12 millions de validations par jour), plus grand réseau multimodal au monde avec la présence de métros, bus, tramways et RER. Via ses filiales Ixxi Techside, Navocap et Setim, RATP Smart Systems bénéficie également d'une présence à Bordeaux, Toulouse, Saint-Étienne et Mexico.

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

La RATP a créé en 2017 **RATP Capital Innovation** (RATP CI), détenue à 100 % par RATP Coopération. Dotée de 30 millions d'euros, cette entité réalise à la fois des investissements directs dans des entreprises innovantes et des investissements indirects, au travers de prises de participation dans certains fonds d'investissement ciblés, dont les thématiques correspondent aux axes d'innovation et de développement clés pour le Groupe (nouvelles mobilités). Après Communauto, Klaxit et CitiZen Mobility, RATP CI a ainsi investi dans Cityscoot (scooters électriques en libre-service en région parisienne) en début d'année 2018 et dans Zenpark (premier opérateur de parkings partagés connectés d'Europe et numéro un français du parking mutualisé pour la ville intelligente) en fin d'année.

RATP Real Estate (ex-SEDP) est la filiale de gestion et ingénierie immobilières du groupe RATP. Elle accompagne ses clients dont le principal, la RATP, sur tous les projets immobiliers :

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

RATP Travel Retail (ex-Promo Métro) est la filiale de commercialisation des espaces urbains et de leur gestion. Elle intervient principalement pour la conception, l'aménagement, la commercialisation et la gestion des espaces commerciaux du réseau métro et RER de la RATP.

RATP Connect (ex-Telcité) est spécialisée dans le déploiement de la fibre noire déployée notamment dans les tunnels du métro et du RER en vue de la louer aux opérateurs télécoms, assurances, grands comptes publics et PME. Le réseau représente 70 000 kilomètres de fibre. Au 31 mars 2018, Telcité a fusionné avec sa filiale Naxos, qui proposait des services complémentaires à ceux de Telcité centrés sur le transport des données. Telcité NAO est la filiale portant le contrat de déploiement du réseau 3G/4G, dont le déploiement doit s'achever fin 2019. À date, 275 stations sont couvertes, soit près de 75 % du réseau.

Systra est une participation de la RATP détenue à 41,92 % via RATP Coopération. L'ensemble Systra constitue un groupe de conseil et d'ingénierie, leader mondial de la conception des infrastructures de transport présent dans plus de 80 pays par le biais de filiales, succursales ou de seuls contrats. Systra intervient sur les différentes phases des projets de transport : études amont et de conception, phases de construction, test et mise en service, exploitation et maintenance.

1 — Les principales évolutions en 2018

1.1 Pour le transport

1.1.1 La RATP

Évolutions du contrat entre Île-de-France Mobilités et la RATP : avenants 2018

Les résultats à fin 2018 intègrent les avenants n^{os} 1 à 14 au contrat d'exploitation entre Île-de-France Mobilités et la RATP 2016-2020, qui impactent la rémunération de la RATP à hauteur de +33,9 millions d'euros par rapport à 2017, soit +0,7 %, dont **des évolutions sur l'offre de référence (+23 millions d'euros)** :

- +18 millions d'euros d'accroissements d'offre (prolongements de ligne et renforts d'offre) sur le réseau de Bus, principalement au titre des avenants n^{os} 7 à 13 ;
- +3 millions d'euros sur le tramway suite au prolongement du T3b à Porte d'Asnières et à des renforts d'offre ;
- +2 millions d'euros sur le RER A suite à la refonte de la grille horaire.

Auxquelles s'ajoutent **d'autres éléments ajustant la rémunération contractuelle (+11 millions d'euros)** :

- +4 millions d'euros liés à la préparation de la restructuration du réseau bus Paris, qui interviendra en avril 2019. Les avenants n^{os} 13 et 14 prévoient au total +14 millions d'euros de contributions au titre de ce programme ;
- +3 millions d'euros pour la mise en place du programme de modernisation de la billetterie ;
- +1 million d'euros au titre du plan d'action propreté ;
- +1 million d'euros au titre de la mise en cohérence des logos Île-de-France Mobilités-RATP sur les bus ;
- +1 million d'euros pour le développement de la brigade de cyno-détection ;
- +1 million d'euros pour la gestion de l'Agence solidarité transport.

L'avenant n^{os} 8 du 22 décembre 2017 convenait avec Île-de-France Mobilités des conséquences financières de l'économie d'impôt sur les sociétés intervenue par rapport aux hypothèses du contrat :

- la RATP prend à sa charge la taxe sur les salaires (environ 64 millions d'euros par an) à partir de 2016, sans répercussion sur le montant des contributions ;
- la RATP effectuera un versement exceptionnel à Île-de-France Mobilités en 2018 et en 2019, limité à 8 millions d'euros, si l'excédent brut d'exploitation (EBE) réalisé est supérieur à l'EBE de référence du contrat ;
- la RATP s'engage à réaffecter une partie de l'économie d'impôt réalisée, soit environ 54 millions d'euros, au profit d'investissements définis par Île-de-France Mobilités dans le cadre du programme voté le 13 juillet 2016 de modernisation du matériel roulant et des infrastructures associées.

Évolution du trafic

Les résultats 2018 présentent une hausse de trafic de +1,1 % et +37,0 millions de voyages. Après correction de l'effet des grèves et des incidents, la tendance d'évolution du trafic est de +1,5 %, soit +49,3 millions de voyages.

Cette hausse est moins conséquente que l'année précédente en raison de nombreuses perturbations sur 2018 : des épisodes neigeux en début d'année, la grève perlée SNCF au deuxième trimestre et les manifestations des gilets jaunes en fin d'année. La croissance du trafic est ainsi surtout portée par les modes métro (+1,3 %, soit +20,8 millions de voyages) et tramway (+6,5 %, soit +18,4 millions de voyages).

Le tramway bénéficie en effet sur 2018 de renforts d'offre et d'un prolongement de ligne (T3b) qui continuent de dynamiser son trafic. Il est, d'une manière générale, peu impacté par les événements sociaux de 2018. Le trafic du métro profite d'une situation touristique et occasionnelle positive ainsi que d'une conjoncture économique stable. La progression du trafic RER (+0,8 %, soit +4 millions de voyages) est principalement soutenue par la ligne A (+2,2 %), tandis que la ligne B recule de -1,7 %. En revanche, la fréquentation du bus diminue légèrement entre 2017 et 2018 (-0,6 %, soit -6,1 millions de voyages) du fait des difficultés de circulation dans Paris (travaux de voirie, manifestations).

1.1.2 Les autres évolutions en France

Le niveau d'activité est en progression par rapport à 2017 :

- sur **RATP Dev**, la croissance en France est portée par la mise en service du réseau de Lorient en 2018 et par la dynamique des autres contrats en France.
La saison estivale sur l'activité touristique de *sightseeing* a été satisfaisante à Paris mais l'environnement reste très concurrentiel et les manifestations de fin d'année 2018 ont perturbé le service.
À noter que le Groupe a cédé ses actifs interurbains du centre de la France (STIN et STIA) en avril 2018 ;
- **RATP Smart Systems** poursuit son effort de développement notamment via ses filiales Navocap et Setim, au sein de laquelle RATP Smart Systems a porté sa participation à 73,3 % du capital (contre 60 % en 2017). Au premier semestre 2018, le Groupe a notamment remporté le contrat SIM Nouvelle-Aquitaine en consortium avec Instant System (projet de mise en place d'un système d'information multimodal). Au second semestre, RATP Smart Systems a remporté un contrat de fourniture de système d'aide à l'exploitation pour le transporteur Procars. Ce système d'aide à l'exploitation-informations voyageurs conçu par Navocap participera à l'amélioration du service aux voyageurs ;
- **RATP Capital Innovation** est dorénavant dotée de 30 millions d'euros pour financer ses investissements. En 2018, la filiale a investi dans deux start-up, en phase avec sa stratégie de partenaire des villes intelligentes et de la mobilité durable :
 - en février, à hauteur de 8,25 % dans la start-up Cityscoot, premier service de location de scooters électriques en libre-service à Paris ;
 - en décembre, à hauteur de 11 % dans Zenpark, opérateur de parkings connectés.

1.1.3 Les autres évolutions à l'international

RATP Dev

- Aux États-Unis, le développement se poursuit. RATP Dev a acquis la société Roadrunner en mai 2018, s'implantant ainsi en Californie. D'autres contrats ont également été remportés au second semestre : Washington DC Circulator, le comté du Prince George, dans le Maryland (démarrage en 2019), la ville de Santa Maria, en Californie, et le comté de Yuma, en Arizona.
- Au Royaume-Uni, RATP Dev fait face à une conjonction de facteurs défavorables sur l'exercice :
 - à Londres, la performance d'exploitation de l'activité bus a été perturbée, dans un contexte de pénurie de conducteurs qui a rendu difficile l'exploitation des nouvelles routes. Le plan d'action initié à la rentrée a permis de remédier à la situation en fin d'année ;
 - à Bournemouth, une nouvelle offre a été mise en place pour répondre à la baisse de trafic, mais les effets de la restructuration du réseau ne sont pas encore visibles.
- En Arabie saoudite, le groupe RATP renforce sa présence avec la signature du contrat d'exploitation et de maintenance du réseau de métro de Riyad (lignes 1 et 2). Le contrat a été conclu en octobre 2018 pour une durée de douze ans avec mobilisation immédiate des équipes sur la phase de préexploitation en vue de la mise en service de la ligne 2 fin 2019. Les opérations se poursuivent également afin de mettre en service le réseau d'autobus à mi-année 2019.
- Au Qatar, en partenariat avec Keolis et Hamad Group, le groupe RATP prépare la mise en service du premier réseau de transport public du pays avec le métro de Doha et les lignes du tramway de Lusail. Les équipes sont également engagées dans la phase de pré-exploitation en vue de l'ouverture échelonnée sur 2019 des trois lignes de métro et de la première ligne de tramway.
- Au Maroc, RATP Dev exploite le tramway de Casablanca, dont le contrat a fait l'objet d'un renouvellement en 2017 pour une durée de douze ans, avec une extension importante du réseau (de une à cinq lignes de tramway et deux lignes du bus à haut niveau de service).
- En Algérie, RATP Dev a mis en service en avril deux extensions du métro d'Alger, et a inauguré le tramway des villes de Ouargla (fin mars) et Sétif (début mai).
- En Italie, le processus d'attribution du contrat portant sur l'exploitation des autobus de la région Toscane à la filiale du groupe Autolinee est suspendu, dans l'attente du jugement de la Cour de justice de l'Union européenne. Celle-ci a été interrogée par le Conseil d'État italien afin qu'il soit éclairé sur l'interprétation du règlement 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs. Le jugement est attendu pour le premier semestre 2019. Cilia, la filiale opérant dans le Latium, a quant à elle remporté un contrat important pour le réseau de la ville de Latina.
- En Afrique du Sud, RATP Dev a porté en mai sa participation dans BOC, l'exploitant de la ligne du Gautrain, de 51 % à 63,42 %, à la suite de la sortie d'un actionnaire minoritaire.
- Les comptes de l'exercice 2018 prennent acte du courrier reçu des autorités de Séoul en janvier 2019 prononçant la résiliation du contrat d'exploitation de la ligne 9 du métro opéré par le groupement RATP Dev-Transdev et leur partenaire local. Le contrat s'achève ainsi le 30 juin 2019. Toutes les lignes du métro seront opérées à compter de cette date par des sociétés publiques coréennes.

RATP Smart Systems

RATP Smart Systems a remporté cette année deux contrats en Amérique latine :

- un contrat de fourniture d'un système de billetterie pour quatre stations de téléphérique à Guayaquil, en Équateur ;
- un contrat de fourniture et d'installation de 300 *farebox* dans les bus de Guadalajara, au Mexique. Les *farebox* permettent le paiement à bord du bus par validation de la carte sans contact ou en espèces, directement dans la machine, avec un rendu de monnaie automatique.

1.2 Pour l'ingénierie

Après une année 2017 difficile, Systra a enregistré un net redressement de ses résultats financiers malgré un contexte économique toujours perturbé. Le chiffre d'affaires s'établit à 585 millions d'euros, en léger retrait par rapport à 2017, en raison de la fin des projets de lignes à grande vitesse (LGV) en France. L'activité de Systra est réalisée aujourd'hui à hauteur de 70 % à l'international.

Les prises de commandes à fin 2018 s'établissent aux alentours de 585 millions d'euros. Les principaux gains de contrat sont les suivants :

- en France : maîtrise d'œuvre du lot 2 du génie civil du tunnel de base du projet Lyon-Turin ferroviaire (contrat remporté en groupement), assistance à maîtrise d'ouvrage de la troisième ligne du métro de Toulouse, maîtrise d'œuvre sur le prolongement de la ligne 14 au sud ;
- à l'étranger : projet de ligne à grande vitesse HS2 au Royaume-Uni, phase 2 du tramway de Dubai, mission de conseil sur le projet du métro de Pune, en Inde, maîtrise d'œuvre du tramway de Florence, en Italie, avenant sur le contrat Awash Weldia, en Éthiopie, mise en accessibilité de la station de Bedford Park ou encore le contrat d'étude de la Selmon Extension, le viaduc routier urbain à Tampa, aux États-Unis. Toutefois, le projet de LGV entre Kuala Lumpur et Singapour, dont les études de référence pour la conception de deux gares internationales et des premiers 38 kilomètres avaient été attribuées à Systra, a été annulé suite aux élections en Malaisie.

Les comptes au 31 décembre 2018 du groupe RATP enregistrent, au titre de la mise en équivalence de Systra, l'impact d'une décision judiciaire défavorable mettant un terme au litige intervenu entre partenaires à la suite de la mise en liquidation de la ligne automatique du métro d'Uijeongbu, en Corée du Sud.

1.3 Pour la valorisation des espaces

La contribution des filiales au chiffre d'affaires consolidé est globalement stable, mais ne reflète pas la hausse de l'activité au service du Groupe.

RATP Real Estate contribue notamment à la modernisation des espaces de travail du Groupe, au niveau tant du siège que d'autres sites administratifs. Des opérations immobilières complexes illustrent par ailleurs le savoir-faire du Groupe en matière de valorisation des espaces.

Après l'inauguration de l'ensemble immobilier les Ateliers Jourdan-Corentin-Issoire, fin 2017, un autre projet de modernisation industrielle de la RATP combinant l'insertion et la requalification urbaine en zone dense se poursuit, avec des travaux préalables lancés en 2018. Il s'agit du projet Vaugirard, qui doit aboutir en 2024 à la création d'un quartier organisé autour d'une nouvelle rue. Il abritera à terme, à la place des anciens bâtiments, deux ateliers de maintenance (pour les équipements des sites de maintenance de la RATP et pour le matériel de la ligne 12 du métro) et 440 logements certifiés « Habitat et Environnement ». Une structure multi-accueil dédiée à la petite enfance complétera ces nouvelles installations.

RATP Real Estate accompagne l'Epic dans son programme de transition énergétique pour l'adaptation bâtementaire des différents centres bus à l'arrivée de la flotte de bus électriques : sécurité incendie, locaux de transformateurs, locaux Enedis, transport de l'énergie, renforcement des structures (charpente et fondations), réorganisation du remisage, etc. Les travaux bâtementaires ont démarré au centre bus de Lagny en avril 2018 en vue d'accueillir la mise en service des premiers bus électriques fin 2019, et au centre bus de Jourdan. Cinq autres centres bus sont en cours d'étude.

Le groupe RATP a récemment conclu un partenariat majeur avec Woodeum, société spécialisée dans la promotion immobilière, l'assistance à maîtrise d'ouvrage et l'ingénierie d'opérations complexes pour le développement et la commercialisation d'immeubles nouvelle génération (technologies de construction bas carbone). Cet accord entre les deux entreprises vise à construire des immeubles en structure bois sur cinq sites industriels en activité de la RATP à Paris et en petite couronne, soit un potentiel de 70 000 mètres carrés. Ces projets nécessitent de mettre au point des techniques de construction répondant aux contraintes du milieu dense et occupé.

En ce qui concerne RATP Connect, l'année 2018 se caractérise par une bonne dynamique commerciale, avec la signature de contrats avec des enseignes majeures et la poursuite du déploiement de la 4G.

2 — Les résultats consolidés de 2018

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

- le chiffre d'affaires de 5 563 millions d'euros est en hausse de +3,2 % pro forma⁽¹⁾ par rapport à 2017 (hors effets de conversion des devises, la hausse atteint +3,6 %). La hausse se répartit comme suit : +2,3 % sur l'Epic RATP et +6,7 % sur les filiales ;
- le résultat opérationnel, d'un montant de 451 millions d'euros, est en hausse de +8 millions d'euros par rapport à 2017, en lien avec la croissance du chiffre d'affaires ;
- le résultat net part du Groupe, d'un montant de 200 millions d'euros, est en baisse de -139 millions d'euros par rapport à 2017. Cette variation entre 2017 et 2018 s'explique principalement par l'évolution de l'actif d'impôts différés de l'Epic RATP :
 - en 2017, la RATP avait enregistré la réévaluation à la hausse de la créance d'impôts différés actifs, principalement corrélée à la

(1) Le chiffre d'affaires 2017 a été retraité de l'impact de la norme IFRS 15.

- transformation du Crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE) en réduction de charges à compter de 2019, soit un impact positif de +78 millions d'euros,
- en 2018, l'Epic doit intégrer dans ses comptes consolidés l'impact des dispositions de la loi de finances pour 2019 relatives à la déductibilité des frais financiers. Cette disposition a pour effet la constatation d'une charge de 70 millions d'euros directement en compte de résultat;
 - les capitaux propres augmentent de 209 millions d'euros par rapport à 2017 et atteignent 4 857 millions d'euros, en lien avec les résultats

de la période, majorés des écarts actuariels et minorés des effets de conversion;

- l'endettement net consolidé est en baisse de –44 millions d'euros par rapport à 2017 et atteint 5 188 millions d'euros.

Les investissements bruts (avant subventions) du Groupe s'élèvent à 1 655 millions d'euros et se maintiennent à un niveau élevé. Sur les 1 579 millions d'euros d'investissements en Île-de-France par l'Epic, près de 61 % de l'enveloppe sont consacrés au programme d'entretien et de modernisation du réseau et des matériels roulants. Le solde a été consacré à l'accroissement de la capacité de transport.

2.1 Chiffre d'affaires consolidé

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2017 pro forma IFRS	31/12/2018	Variation	En %	Variation en % pro forma
TRANSPORT	5 436,9	5 341,1	5 514,0	77,1	1,4	3,2
RATP (a)	4 351,4	4 234,6	4 330,5	(21,0)	–0,5	2,3
RATP Développement, RATP Coopération et RATP Smart Systems	1 085,5	1 106,5	1 183,6	98,0	9,0	–1,4
VALORISATION DES ESPACES	49,6	49,6	48,8	(0,7)	–1,4	–1,4
RATP (a) : mandat de gestion RATP Travel Retail	20,9	20,9	21,4	0,5	2,5	2,5
RATP Travel Retail, RATP Connect et RATP Real Estate	28,7	28,7	27,4	(1,2)	–4,3	–4,3
Groupe RATP (b)	5 486,5	5 390,7	5 562,9	76,4	1,4	3,2
Contribution des filiales (b – a)	1 114,2	1 156,1	1 211,0	96,8	8,7	4,8
Contribution des filiales en %	20,3	21,4	21,8			

Le chiffre d'affaires du Groupe est en hausse de +76 millions d'euros (soit +1,4 %).

Toutefois, ces chiffres ne tiennent pas compte de l'impact sur 2017 de la nouvelle norme IFRS 15 relative à la rémunération de la créance sur les biens de reprise et biens de retour et aux contrats de sous-traitance transports, qui est applicable au 1^{er} janvier 2018.

En intégrant l'impact de la norme au 31 décembre 2017, le chiffre d'affaires 2018 du Groupe progresse de +3,2 % par rapport au chiffre d'affaires 2017 pro forma et atteint 5 563 millions d'euros (soit +3,6 % hors effet de conversion des devises).

La contribution de l'Epic RATP s'établit à 4 331 millions d'euros en 2018. En intégrant l'impact de la norme IFRS 15 au 31 décembre 2017, le chiffre d'affaires 2018 de l'Epic progresse de +2,3 % pro forma.

Les recettes directes s'élèvent à 2 459,3 millions d'euros, en hausse de +99,8 millions d'euros (soit +4,2 %) par rapport à 2017. Cette hausse s'explique par une bonne tendance en volume de +65,9 millions d'euros (soit +2,8 %) et un impact de l'augmentation tarifaire du 1^{er} août 2017 et des réformes tarifaires de +31,4 millions d'euros, des évolutions d'offres de +1,1 million d'euros et une compensation pour les jours de gratuité liés à la pollution de +1,3 million d'euros.

L'indice d'actualisation de la rémunération de la RATP (indice du contrat avec Île-de-France Mobilités) a progressé de 1,4 % (pour une inflation générale à 1,6 %), soit un impact de +49,6 millions d'euros sur le chiffre d'affaires.

L'accroissement de l'offre résultant des avenants au contrat Île-de-France Mobilités représente un supplément de chiffre d'affaires de +33,9 millions d'euros, soit +0,7 %.

Cette croissance dynamique s'explique par la bonne santé de l'économie francilienne, le dynamisme du tourisme en Île-de-France, et les difficultés rencontrées par les modes de transport concurrents (Vélib', Autolib', difficultés de circulation dans Paris). Elle est atténuée pour partie par l'impact négatif des grèves SNCF du printemps et des manifestations des gilets jaunes (–7,3 millions d'euros).

La hausse des contributions d'Île-de-France Mobilités (+14,0 millions d'euros) s'explique principalement par l'indexation contractuelle de la rémunération pour +49,6 millions d'euros, l'augmentation de l'offre pour +32,8 millions d'euros, et un partage de risque avec Île-de-France Mobilités moins fort qu'en 2017 (+15,0 millions d'euros). Ces évolutions sont compensées par l'impact du rebasage de l'objectif de recettes directes pour –55,1 millions d'euros (mécanisme spécifique prévu au contrat suite à la mise en place du forfait toutes zones) et l'impact de l'augmentation tarifaire du 1^{er} août 2017 et des réformes tarifaires pour –31,4 millions d'euros.

Les autres recettes sont en baisse de –9,7 millions d’euros (–2,7 %). Cette évolution s’explique principalement par la baisse des prestations de service à des tiers (–8,8 millions d’euros) et l’impact de la rétrocession à Île-de-France Mobilités de 5 millions d’euros au titre de la réutilisation de matériels roulants bus pour des contrats ponctuels de 2016 à 2018. À l’inverse, les autres recettes sont impactées positivement par la bonne progression des recettes de publicité commerciale.

Pour les filiales, l’année est marquée par une croissance forte (+6,7 % pro forma). Au global, la contribution des filiales progresse dans le chiffre d’affaires du Groupe, passant de 21,1 % en 2017 (pro forma) à 21,8 % en 2018.

La croissance est toutefois impactée par un effet défavorable de conversion des devises qui a affecté la contribution de RATP Dev à hauteur de –25 millions d’euros, notamment sur le dollar américain et le dinar algérien.

Parmi les contributions les plus significatives, on citera, en France, le démarrage de l’exploitation du réseau de Lorient.

À l’international, outre les gains précités aux États-Unis, les relais de croissance portent notamment sur l’Algérie avec les ouvertures de ligne, le Royaume-Uni avec des gains de route et la signature du contrat de Riyadh Métro en Arabie saoudite ainsi que les effets en année pleine des contrats remportés l’année précédente.

Ce fort dynamisme est partiellement minoré par les effets de sortie de périmètre constatés en 2017, à Manchester (tramways) et aux États-Unis (cession de Fullington en Pennsylvanie).

2.2 Résultat opérationnel (EBIT)

En millions d’euros	31/12/2017	31/12/2018	Variation
TRANSPORT	440,3	447,1	6,7
RATP (a)	417,9	436,4	18,5
RATP Développement, RATP Coopération, RATP Capital Innovation et RATP Smart Systems	22,4	10,6	(11,8)
INGÉNIERIE (GROUPE SYSTRA)	(6,3)	(5,2)	1,0
VALORISATION DES ESPACES	9,3	9,4	0,2
Groupe RATP (b)	443,4	451,3	7,9
Contribution des filiales (b – a)	25,5	14,8	(10,6)

Le résultat opérationnel est en hausse de +7,9 millions d’euros, dont +18,5 millions d’euros pour l’Epic RATP et –10,6 millions d’euros pour les filiales.

Pour l’Epic RATP, l’évolution positive de l’EBE est largement portée par la croissance du chiffre d’affaires, et par la maîtrise des charges de structure et d’exploitation.

Les frais de personnel représentent 72,3 % des charges d’exploitation. Ils s’élèvent en 2018 à 2 660 millions d’euros, et progressent de +72 millions d’euros, soit +2,8 %. Leur progression est affectée principalement par la hausse des effectifs moyens annuels (+316 équivalents temps plein), l’augmentation de la masse salariale par agent (+0,7 %), et des facteurs techniques ou externes pour +28,9 millions d’euros, dont la baisse du taux de CICE de 7 % à 6 %, l’impact des mesures gouvernementales en faveur du pouvoir d’achat (prime exceptionnelle de 8,6 millions d’euros, décidée en décembre), compensation de la hausse de la CSG et l’alignement progressif du taux maladie sur le régime de droit commun. La croissance des effectifs est essentiellement portée par l’offre nouvelle financée par les avenants contractuels.

Les dépenses d’énergie sont en progression de +18 millions d’euros, du fait principalement de la hausse des prix du carburant.

L’EBIT de l’Epic est toutefois impacté par une charge d’amortissements en hausse, conséquence des investissements massifs en cours de réalisation.

Pour les filiales et participations, la baisse de l’EBIT est essentiellement liée à des facteurs non récurrents (dépréciation de la valeur des titres de la filiale coréenne de RATP Dev suite au non-renouvellement du contrat...).

La contribution des autres filiales est globalement stable.

Les résultats traduisent également le redressement de Systra, qui renoue avec une bonne dynamique après une année 2017 difficile impactée par les effets de change.

Au global, l’EBIT récurrent des filiales et participations est stable.

2.3 Résultat net consolidé part du Groupe

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2018	Variation
TRANSPORT	338,5	198,2	(140,3)
RATP (a)	334,3	204,7	(129,6)
RATP Développement, RATP Coopération et RATP Smart Systems	4,3	(6,5)	(10,7)
INGÉNIERIE (GROUPE SYSTRA)	(6,3)	(5,2)	1,0
VALORISATION DES ESPACES	6,7	6,9	0,2
Groupe RATP (b)	338,9	199,9	(139,1)
Contribution des filiales (b – a)	4,7	(4,8)	(9,5)

Le résultat net consolidé part du Groupe (RNPG) s'établit à 200 millions d'euros à fin 2018, contre 339 millions d'euros en 2017, soit une baisse de –139 millions d'euros.

Le résultat net récurrent est toutefois en progression de près de 24 millions d'euros. Outre l'amélioration du résultat opérationnel, le

RNPG bénéficie de la baisse des frais financiers (conditions de refinancement favorables grâce au niveau historiquement bas des taux long terme).

Les éléments non récurrents, en retournement de tendance par rapport à 2017, expliquent la baisse de résultat comme suit :

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2018
RNPG TOTAL	338,9	199,9
Dont facteurs non récurrents	72,9	(89,90)
RNPG récurrent	266,0	289,7

Les éléments non récurrents sont principalement constitués :

- d'opérations enregistrées au niveau de l'Epic (avenant n° 8 du contrat Île-de-France Mobilités ; prime exceptionnelle en faveur du pouvoir d'achat...);
- de la réévaluation de la créance fiscale long terme (impôts différés actifs) de la RATP expliquée en tête de ce chapitre et à la note 7 des annexes aux comptes consolidés ;
- de la dépréciation de titres RATP Dev en Corée du Sud et en Inde et du contrat Uijeongbu de Systra.

La contribution des filiales au RNPG est de –4,8 millions d'euros à fin 2018, soit une baisse de –9,5 millions d'euros. Cette évolution est principalement portée pour –10,7 millions d'euros sur le pôle transport et pour +1 million d'euros par le pôle ingénierie.

Au final, on reconstitue les variations suivantes en ce qui concerne la contribution récurrente :

- RATP : +15 millions d'euros ;
- filiales : +9 millions d'euros.

2.4 Capitaux propres consolidés

L'évolution des capitaux propres consolidés part du Groupe entre fin 2017 et fin 2018 s'analyse comme suit :

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2018	Variation
TRANSPORT	4 587,1	4 801,3	214,2
RATP (a)	4 529,9	4 749,3	219,3
RATP Développement, RATP Coopération, RATP CI et RATP Smart Systems	57,2	52,1	(5,1)
INGÉNIERIE (GROUPE SYSTRA)	33,3	27,2	(6,1)
VALORISATION DES ESPACES	28,0	28,8	0,8
Groupe RATP (b)	4 648,4	4 857,3	208,9
Contribution des filiales (b – a)	118,5	108,0	(10,4)

Le montant total des capitaux propres consolidés passe de 4 648 millions d'euros à 4 857 millions d'euros, soit une augmentation de près de 209 millions d'euros, qui recouvre :

- une augmentation de +219 millions d'euros pour la RATP ;
- une baisse de –10,4 millions d'euros pour les filiales et participations.

Les capitaux propres de la RATP enregistrent principalement :

- le résultat annuel ;
- l'actualisation des avantages au personnel.

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

- l'effet de la dégradation du RNPG pour RATP Dev, impacté par une dépréciation importante de la valeur des titres de l'entité détenue en partenariat en Corée ;
- le résultat déficitaire du groupe Systra, qui a été impacté défavorablement par l'impact du litige Uijeongbu en Corée du Sud ;
- la stabilité des résultats des filiales de valorisation, après distribution des dividendes.

2.5 Les investissements

Les investissements du groupe RATP s'élèvent à 1 655 millions d'euros (hors acquisitions).

La part portée par la RATP s'élève à 1 579 millions d'euros dont :

- 618 millions d'euros pour l'accroissement de la capacité de transport (contre 697 millions d'euros en 2017) ;
- 961 millions d'euros pour les dépenses de modernisation et d'entretien (contre 863 millions d'euros en 2017).

En matière d'accroissement de la capacité de transport, on relève :

- 526 millions d'euros d'investissements pour les opérations d'infrastructures du contrat de plan État-Région. Ces dépenses de l'année

2018 sont liées à la poursuite des projets lancés, en particulier ceux des prolongements des lignes L14 à Mairie de Saint-Ouen, L4 à Bagneux et L11 à Rosny – Bois-Perrier. À noter aussi, la mise en service du prolongement de la ligne T3b à Porte d'Asnières ;

- 92 millions d'euros d'investissements pour les matériels roulants liés aux opérations d'accroissement de la capacité de transport. Les principaux projets sont : 48 millions d'euros de dépenses sur le développement du MP14 pour la ligne 14, 21 millions d'euros pour le développement de l'offre bus et 21 millions d'euros sur divers projets de développement de l'offre sur le tramway (T3, T5...).

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) atteignent 961 millions d'euros :

- 811 millions d'euros de dépenses liées à la modernisation et l'entretien, soit un niveau record, avec un poids marqué des investissements dédiés aux systèmes de transport et aux infrastructures de transport, mais aussi aux projets de systèmes d'information et digitaux ;
- 150 millions d'euros de dépenses liées aux matériels roulants, en hausse par rapport à 2017 mais qui restent toutefois à un niveau modéré, dans l'attente des grandes opérations prévues dans les prochaines années (MF19, MING).

2.6 L'endettement net consolidé

L'évolution de l'endettement net consolidé entre 2017 et 2018 se présente comme suit :

En millions d'euros	31/12/2017	31/12/2018	Variation 12/2018-12/2017
<i>Endettement net transport</i>	5 258,8	5 221,5	(37,3)
<i>Endettement net social</i>	5 163,9	5 067,3	(96,6)
<i>Crédit-bail RATP et divers</i>	26,9	26,1	(0,8)
<i>Impact IAS 39</i>	(47,3)	(41,7)	5,6
Endettement net Epic RATP (y compris crédit-bail)	5 145,1	5 052,6	(92,5)
<i>Metrolab</i>	1,6	1,0	(0,6)
<i>Endettement net des filiales du transport</i>	113,7	168,9	55,3
<i>Endettement net ingénierie</i>	0,0	0,0	0,0
<i>Endettement net valorisation des espaces</i>	(26,2)	(33,0)	(6,9)
ENDETTEMENT NET CONSOLIDÉ GROUPE RATP	5 232,6	5 188,5	(44,1)
Endettement net des filiales	87,5	135,9	48,4

L'endettement net consolidé diminue de –44 millions d'euros entre le 31 décembre 2017 et le 31 décembre 2018.

La CAF du Groupe atteint 949 millions d'euros. Retraitée de la réévaluation de la créance fiscale de la RATP en lien avec l'évolution législative, la CAF s'élève à 1 004 millions d'euros. Elle couvre les investissements nets de subventions du Groupe à 103,5 %.

Pour financer son activité courante, ses investissements et ses remboursements d'emprunt, la RATP mobilise l'essentiel des ressources nécessaires sur les marchés de dette organisés ou de gré à gré.

La RATP dispose de plusieurs programmes de financement couvrant des maturités plus ou moins longues :

- programme *Euro medium term notes* (EMTN) d'un montant maximal de 6 milliards d'euros ;
- programme de NEU CP (ex-billets de trésorerie) d'un montant maximal de 2,5 milliards d'euros.

Les notes attribuées par Moody's et FitchRatings contribuent à asseoir la qualité de crédit de la RATP et à donner de la visibilité aux marchés financiers. Les notes à court et long terme attribuées par les agences de notation financière sont les suivantes au 30 juin 2018 :

- FitchRatings : AA, F1+ avec perspective stable ;
- Moody's : Aa2, P1 avec perspective positive.

La stratégie de financement de la RATP vise à diversifier sa base d'investisseurs et à internationaliser le placement de ses obligations :

- recours à des financements innovants (*green bonds*) ;
- placements privés auprès d'investisseurs étrangers ;
- présentation de la RATP via des road shows à l'étranger.

Cette stratégie de financement a été mise en œuvre avec succès. Ainsi, en 2018, la RATP a réalisé 200 millions d'euros de placements privés à trente ans auprès d'investisseurs asiatiques. Ces émissions obligataires ont permis à l'entreprise de profiter du niveau historiquement bas des taux d'intérêt à long terme. Elles ont été réalisées à des conditions financières très favorables (au taux coupon moyen de 1,90 %), avec un écart très serré par rapport à la courbe des obligations d'État françaises (obligations assimilables du Trésor +25 points de base), ce qui témoigne de la qualité du crédit de l'émetteur RATP. Ces transactions viennent amplifier le mouvement de diversification de la base d'investisseurs de la RATP, qui avait été engagé en juin 2017 avec le succès de l'émission de 500 millions d'euros de *green bonds*.

La baisse de l'endettement net de l'Epic RATP (-92,5 millions d'euros) s'explique par la bonne tenue de la CAF, et l'amélioration du besoin en fonds de roulement (BFR), avec une nette réduction des créances de subventions de l'Epic sur l'État et les collectivités publiques.

Pour les filiales, l'endettement net est en hausse de +48 millions d'euros. Cette augmentation concerne principalement le pôle transport de RATP Dev et s'explique par le retournement de l'effet BFR favorable de fin 2017 sur RATP Dev et les effets de périmètre liés au démarrage des nouvelles opérations.

2.7 Actions en matière de recherche et développement

Le montant consacré à ces actions s'élève à 3,2 millions d'euros pour l'année 2018.

3 — Les comptes sociaux de l'Epic

L'année 2018 est la troisième année du contrat RATP 2016-2020.

Les résultats financiers de l'Epic sont en progression.

La RATP a bénéficié en 2018 d'effets favorables avec la poursuite d'une croissance dynamique des recettes voyageurs (+4,2 %) tirée par la bonne santé de l'économie francilienne et par le développement du tourisme, et une baisse des frais financiers (+21 millions d'euros). L'entreprise a poursuivi ses efforts de productivité (1 % en 2018, soit +35 millions d'euros), tandis que les évolutions de gestion sont restées contenues à -15 millions d'euros.

Le contexte économique se caractérise par une remontée de l'inflation (1,6 %), amortie partiellement par la clause d'indexation contractuelle, qui a progressé de 1,4 %. L'impact de l'inflation a toutefois été compensé par un effort de maîtrise des charges d'exploitation : hors facteurs externes et hors offre nouvelle, l'évolution des charges est nettement inférieure à l'inflation (-1,1 %).

L'EBE, à 1 140 millions d'euros, est en progression de +23 millions d'euros, malgré l'impact défavorable de facteurs externes ou techniques pour -45 millions d'euros (réforme du CICE, mesures gouvernementales en faveur du pouvoir d'achat, mouvements sociaux externes à l'entreprise...), dont -32 millions d'euros sont récurrents.

L'EBIT récurrent progresse de +6 millions d'euros, à 408 millions d'euros, malgré des facteurs techniques et externes négatifs et des dotations aux amortissements en forte augmentation, traduisant la bonne performance opérationnelle de l'Epic en 2018.

Bénéficiant de frais financiers en baisse (+21 millions d'euros) et du résultat favorable des opérations exceptionnelles, le résultat net et la CAF s'améliorent, respectivement de +35 millions d'euros et +52 millions d'euros.

Les investissements 2018 (hors titres de participation) s'élèvent à 1 579 millions d'euros, pour 1 560 millions d'euros en 2017. L'endettement net atteint 5 069 millions d'euros. La dette est en baisse de -95 millions d'euros par rapport à fin décembre 2017 (5 164 millions d'euros). Cette baisse provient principalement de la progression de la CAF et de l'amélioration du BFR, avec une réduction notable des créances de subventions.

4 — Les perspectives

Le Groupe table sur la poursuite d'un développement dynamique de l'activité en 2019. Il s'appuie sur un contexte économique stable, la croissance du trafic francilien avec la restructuration du réseau de bus parisien, et la poursuite du développement à l'international avec la montée en régime de nouvelles activités via RATP Dev, au Moyen-Orient, aux États-Unis et en France.

Tout en accélérant sa transformation, le Groupe poursuit ses efforts de maîtrise des charges opérationnelles et de structure, et prévoit une accélération du rythme de ses investissements en Île-de-France.

Le Groupe poursuit par ailleurs ses investissements dans les nouvelles mobilités et la conclusion de partenariats afin de répondre à l'objectif de positionner le Groupe comme partenaire privilégié des villes intelligentes et durables.

5 — Autres informations financières

5.1 Événements importants survenus depuis la clôture de l'exercice

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

5.2 Tableau des résultats consolidés depuis 2012

Année	Résultat net part du Groupe En millions d'euros
2012	284,8
2013	292,8
2014	298,2
2015	437,3
2016	171,0
2017	338,9
2018	199,9

Conformément à l'article 243 *bis* du Code général des impôts, nous vous rappelons que les résultats mis en distribution au titre des trois derniers exercices ont été les suivants :

- 2017 : 0 euro ;
- 2016 : 0 euro ;
- 2015 : 0 euro.

La RATP Epic ne verse pas de dividende, conformément aux termes du contrat de délégation de service public avec Île-de-France Mobilités, prévoyant que la CAF dégagée est affectée aux investissements et à la modernisation des installations de l'opérateur de transport et du gestionnaire d'infrastructure.

5.3 État des échéances des dettes fournisseurs

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

En milliers d'euros	Total	Non échu	Échu < à 30 jours	Échu de 30 à 60 jours	Échu > à 60 jours
Nombre de factures	30 606				
Dettes fournisseurs TTC	342 982	332 448	5 383	1 796	3 314
Total des achats TTC	3 183 526				
Dettes fournisseurs / Total des achats en %	10,8	10,5	0,2	0,1	0,1

5.4 État des échéances des créances clients

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

En milliers d'euros	Total	Non échu	Échu < à 30 jours	Échu de 30 à 60 jours	Échu > à 60 jours
Nombre de factures	7 788				
Créances clients TTC	93 369	65 979	8 235	6 838	12 317
Chiffre d'affaires TTC	4 883 607				
Créances clients / chiffre d'affaires en %	1,9	1,4	0,2	0,1	0,3



Déclaration de performance extra-financière

À propos du rapport

La déclaration de performance extra-financière respecte les dispositifs réglementaires :

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

Une note méthodologique à la fin de la déclaration explique le périmètre et les limites méthodologiques. Des tables de correspondance avec les référentiels internationaux (ONU, *Global Compact*, ISO 26000) et un tableau comportant l'ensemble des indicateurs RSE y figurent également.

Ce rapport fait office de *Communication on progress* (COP) 2018 et répond aux exigences de l'*Advanced level* du Pacte mondial des Nations Unies auquel la RATP a adhéré en 2003.

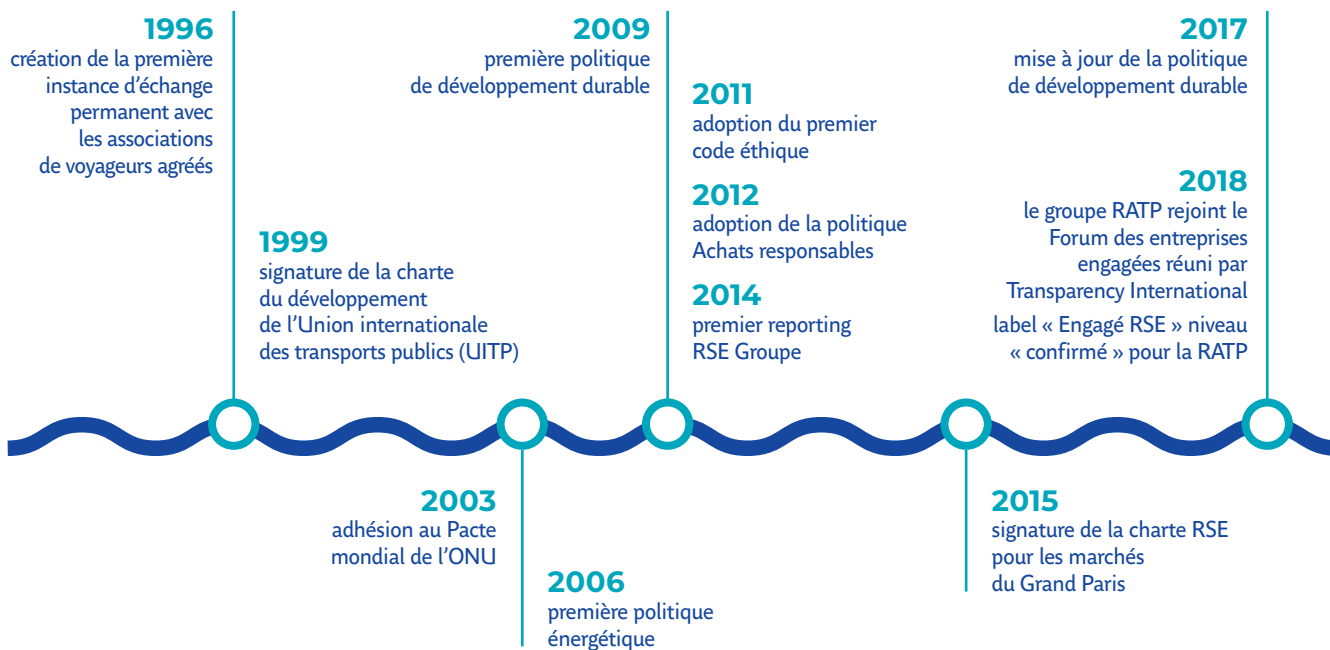
Dispositif de reporting extra-financier au sein du Groupe

Support	Cibles
Rapport financier et RSE	Analystes et investisseurs ISR
Rapport d'activité et développement durable	Toutes les parties prenantes et grand public
Rapport d'impact <i>green bond</i> 2018	Analystes et investisseurs ISR
Bilan social annuel	Analystes et experts
Site Internet ratp.fr/ rubrique « Pour une ville durable »	Grand public

Introduction

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

Les engagements marquants



L'adhésion au Pacte mondial des Nations unies

Le Pacte mondial, ou *Global Compact*, cadre d'engagement volontaire international, rassemble les entreprises et organisations autour de dix principes directeurs concernant les droits de l'homme, le droit du travail, l'environnement et la lutte contre la corruption. Conformément aux exigences du Bureau du Pacte mondial, le groupe RATP publie chaque année une communication sur le progrès (COP) présentant ses actions visant à respecter ces principes. Le Groupe a qualifié sa COP au niveau *Global Compact Advanced* en 2018. Le présent rapport fait office de rapport de suivi *Communication on progress*. Une table de correspondance avec les principes du Pacte mondial et des objectifs de développement durable (ODD) figure en annexe.

Les objectifs de développement durable (ODD)

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



Ceci est notre Communication sur le Progrès sur la mise en œuvre des principes du Pacte mondial des Nations Unies.

Nous apprécions vos commentaires sur son contenu.



17 objectifs de développement durable pour répondre aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux de la planète.



Les parties prenantes du groupe RATP

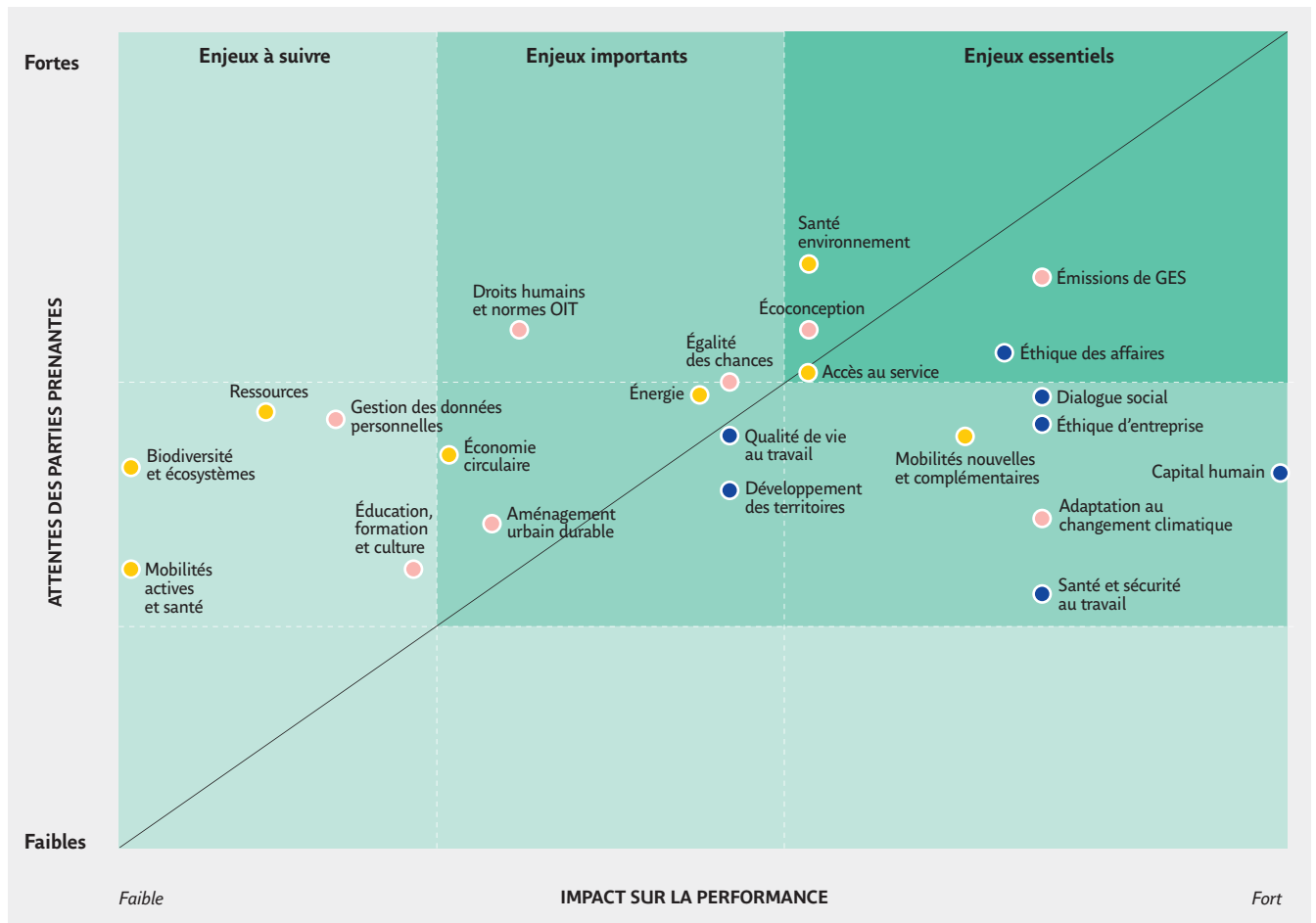
Le groupe RATP travaille en étroite collaboration avec les parties prenantes des territoires sur lesquels il opère. Elles ont été consultées en 2009 lors de la définition de la première politique RSE et en 2017 pour l'analyse de matérialité.

Parties prenantes	Mode de dialogue et réalisations
Autorités organisatrices de mobilité	<ul style="list-style-type: none">• Dans le cadre de l'exécution de ses contrats, le groupe RATP noue un dialogue permanent avec les autorités organisatrices de mobilité (rencontre, bilan annuel). Il les informe régulièrement des actualités et des résultats des politiques engagées, et travaille à leurs côtés pour améliorer la qualité de service.• Le Groupe partage le fruit de ses expériences d'opérateur de transport public, sa connaissance globale des problématiques urbaines et son expertise en ingénierie.
Salariés et partenaires sociaux	<ul style="list-style-type: none">• Le dialogue social est une composante forte de l'identité du Groupe. Chaque année, les partenaires sociaux expriment leur avis sur la qualité des relations sociales. En 2018, 13 accords d'entreprise ont été signés.• Le Groupe assure un dialogue tout au long de l'année avec les collaborateurs grâce à des outils internes (intranet, rencontres).• En 2018, le Groupe a réuni les 4 300 cadres sur 17 journées pour les sensibiliser aux enjeux et aux modalités de transformation dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.
Associations de voyageurs	<ul style="list-style-type: none">• En 2018, les travaux de l'instance d'échanges avec les associations agréées, animée par la médiatrice, ont été guidés par une triple volonté du Groupe : transparence sur sa stratégie définie dans le plan Défis 2025, concertation sur les grands projets, partage autour des perspectives de nouveaux services.
Autres associations (accessibilité, protection de l'environnement, structures d'insertion)	<ul style="list-style-type: none">• Un représentant de la RATP participe au conseil d'administration d'Airparif, association agréée de surveillance de la qualité de l'air francilien. Un autre est membre de Bruitparif (observatoire du bruit en Île-de-France). La RATP est en outre liée par des conventions quadripartites (Région, conseil général, communes) pour promouvoir une mobilité durable en Île-de-France.• La RATP pilote un travail collaboratif permanent avec les représentants des personnes en situation de handicap, dans une logique de progrès continu, sur la base d'un protocole de concertation conclu avec neuf associations représentatives des différentes situations de handicap.• La RATP mène une politique active en faveur de l'insertion sociale et professionnelle. Pour cela, elle s'adresse aux acteurs de l'insertion professionnelle comme les missions locales, les Écoles de la deuxième chance (E2C) et à différentes structures associatives avec lesquelles une centaine de conventions de partenariat ont été signées.
Acteurs territoriaux et acteurs institutionnels	<ul style="list-style-type: none">• Le Groupe s'appuie sur les six agences territoriales en Île-de-France qui entretiennent une coopération et un dialogue permanents avec les acteurs territoriaux.• En 2018, le Groupe a mis en place une direction des relations institutionnelles, qui est notamment en contact avec les parlementaires français et les administrateurs d'Île-de-France Mobilités.• En 2018, 355 Ateliers mobilité® ont été organisés au profit de 3 173 bénéficiaires.• Par ailleurs, la RATP est partenaire de la Région Île-de-France via un parcours sécurisé pour l'accès au métier de conducteur de bus, et participe à l'appel à projets sur la qualité de l'air.• La RATP est partie prenante des réflexions nationales et participe activement à une mobilité plus propre et plus intermodale. Fin 2017, elle a notamment contribué aux Assises nationales de la mobilité, qui ont promu une vision écologique et solidaire de la mobilité. Cette grande consultation, réunissant tous les acteurs du territoire, s'est tenue en vue de la loi d'orientation des mobilités.
Fournisseurs et opérateurs partenaires	<ul style="list-style-type: none">• La relation avec les fournisseurs est un élément clé de la performance de l'entreprise (qualité, innovation...). Dans le cadre de la relation contractuelle, des réunions périodiques de suivi sont organisées avec chaque fournisseur en présence de l'acheteur et du gestionnaire de marché. Le code de conduite et de déontologie de la relation fournisseurs de la RATP définit le cadre de cette relation.• Un baromètre de la relation client-fournisseur est réalisé chaque année par Pacte PME. La fonction achats participe activement aux groupes de travail de l'Observatoire des achats responsables (ObsAR), de Pacte PME et d'Handeco.• Le groupe RATP noue des relations étroites avec les opérateurs de transports. Il participe activement aux commissions de l'UTP et préside leur comité des parties prenantes.• Le groupe RATP est membre du réseau CoMET (Community of Metros) réunissant 18 opérateurs de métro en Europe, Asie, Amérique du Nord et Amérique latine. En 2018, dans le cadre de ce réseau, un groupe de travail international s'est réuni à la Maison de la RATP pour partager les bonnes pratiques et les nouvelles stratégies de prévention face au risque attentat.

Nos enjeux RSE

Analyse de matérialité

L'analyse de matérialité a été réalisée en 2017 pour définir la politique RSE du Groupe. En 2018, la RATP a complété ces travaux par une analyse de risques extra-financiers, permettant d'alimenter les orientations stratégiques du Groupe. Elle a fait évoluer le reporting RSE pour répondre aux nouvelles exigences de la déclaration de performance extra-financière introduites par la transposition de la directive européenne 2014/95/UE. Par conséquent, de nouveaux indicateurs sont publiés.



- Enjeu associé à l'orientation 1 de la politique RSE : être un acteur majeur de la mobilité et de la ville durable
- Enjeu associé à l'orientation 2 de la politique RSE : réduire notre empreinte environnementale
- Enjeu associé à l'orientation 3 de la politique RSE : affirmer notre responsabilité sociale et sociétale



Analyse des risques extra-financiers

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

1. définition de l'univers des risques extra-financiers du Groupe avec une trentaine de risques et opportunités. Il a été construit grâce à des éléments de l'univers des risques du Groupe, une recherche bibliographique sectorielle, des référentiels reconnus tels MSCI et SASB, ainsi que l'analyse de matérialité déjà réalisée par le Groupe en 2017 ;

2. cotation de chaque risque et opportunité RSE par les experts du sujet. L'échelle de cotation a été construite avec la délégation générale au management des risques du Groupe selon une méthodologie similaire à celle utilisée pour l'élaboration de la cartographie du Groupe. Les risques ont été évalués en termes de gravité d'impact et d'occurrence ;

3. hiérarchisation des risques et opportunités RSE. Les évaluations d'impact et d'occurrence ont permis de hiérarchiser et d'identifier une liste de 12 risques prioritaires, validés en comité de pilotage (Copil) de performance extra-financière.

Les principaux risques sont les suivants :

Social	Environnement	Corruption	Droits de l'homme
Sécurité et sûreté des voyageurs	Santé environnementale	Respect de l'éthique des affaires	Qualité de service et accessibilité du réseau
Santé et sécurité au travail	Évolution de la réglementation environnementale		Ancrage territorial
Qualité du dialogue social	Énergie et changement climatique		Prise en compte de la RSE dans les achats
Égalité des chances			Gestion des données à caractère personnel

Les mécanismes de gestion de ces risques sont détaillés dans les pages suivantes et dans le rapport du contrôle interne et la gestion des risques. Ils comprennent les politiques, les plans d'actions et les indicateurs clés de performance suivant les orientations de la politique RSE du Groupe.

Notre politique RSE

Notre politique RSE s'organise autour de trois orientations

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

Réduire notre empreinte environnementale

Affirmer notre responsabilité sociale et sociétale

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

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

Gouvernance de la politique RSE

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

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

- **le conseil d'administration** valide le rapport financier et RSE, sur avis de **la commission économique et stratégique**;
- **le Cersec (Comité éthique, RSE et conformité)** : composé des membres du comité exécutif (Comex) et des responsables des fonctions éthique, RSE et conformité, ainsi que d'une personnalité extérieure, il est présidé par la présidente-directrice générale. Organisme de décision, il a pour mission de développer une culture éthique et d'intégrité, et d'évaluer l'efficacité des programmes de conformité, de prévention du risque de corruption et du programme d'actions RSE;
- **le Copil** : composé des membres du Comex et des membres de la direction concernés, il valide les éléments constitutifs de la déclaration de performance extra-financière;
- **le Club RSE** déploie la feuille de route RSE et diffuse une culture RSE au sein du Groupe via un réseau de référents RSE de départements et des outils d'animation.

Le département stratégie, innovation et développement de la RATP pilote la politique RSE. Chaque département et filiale du Groupe a la responsabilité de décliner les engagements en matière de RSE.

Évaluation extra-financière

Label engagé RSE

En 2018, la RATP a obtenu le label engagé RSE d'Afnor Certification. C'est la première entreprise de transport au monde à obtenir le niveau de maturité « Confirmé », avec un périmètre aussi important, dès la première évaluation. Ce label récompense son niveau de performance en matière de développement durable sur son territoire historique en Île-de-France.



À la demande des investisseurs, le groupe RATP est évalué tous les deux ans par l'agence de notation Vigeo Eiris. En 2017, il a obtenu le niveau « robuste » avec la note globale de 57/100, en hausse de 17 points par rapport à la précédente évaluation. Le Groupe figure dans le panel « Transport et tourisme », qui comprend 15 entreprises européennes, et se classe deuxième de son secteur.



Tableau de bord RSE

Le tableau de bord présente les indicateurs clés de la feuille route RSE du groupe RATP couvrant les principaux facteurs de risques extra-financiers identifiés. Les résultats sont expliqués dans les pages suivantes. La totalité des indicateurs extra-financiers sont publiés dans le tableau des indicateurs figurant à la fin de la déclaration de performance extra-financière.

ORIENTATION 1 : ÊTRE UN ACTEUR MAJEUR DE LA MOBILITÉ ET DE LA VILLE DURABLE

Risque RSE associé	KPI	Périmètre	Cible	Valeur 2018	Tendance
Sécurité et sûreté	Temps moyen de présence journalière du groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR) sur les réseaux (heures-équipe/jour)	RATP	–	561	●
	Évolution de l'accidentologie des réseaux ferrés (nombre d'accidents annuels rapporté au million de kilomètres commerciaux)	RATP	–	22	●
	Évolution de l'accidentologie du réseau Bus (taux d'accidents aux 100 000 km)	RATP	–	6,72	●
Qualité de service et accessibilité du réseau	Taux de satisfaction des voyageurs Source : Enquête de perception Île-de-France Mobilités	RATP	–	80,6%	●
	Taux de bus accessibles	RATP	100% avant 2022	83%	●
	Taux de gares RER accessibles	RATP	100% d'ici à 2021	97%	●
	Taux du personnel en situation d'accueil dans les gares et stations formés à l'accueil des personnes en situation de handicap mental (label S3A)	RATP	100% d'ici à 2020	52%	●
Santé environnementale	Taux de particules dans les 3 stations souterraines du réseau Squales (concentration moyenne des particules PM10 en µg/m ³)	RATP	–	92	●
	Nombre de personnes exposées (point noir du bruit)	RATP	0 d'ici à 2020	334	●
	Nombre de réclamations et de plaintes liées au bruit-vibrations	RATP, RATP Dev, RATP Real Estate	–	587	●
	Taux de matériels roulants avec un faible niveau sonore (bus, ferrés)	RATP	–	54%	Nouvel indicateur
	Nombre de mesures champs électromagnétiques réalisées dans l'année	RATP	–	748	●
Respect de l'évolution de la réglementation environnementale	Taux de sites industriels certifiés ISO 14001	RATP	100% d'ici à 2020	89%	●
	Nombre de sites industriels certifiés ISO 14001	RATP, RATP Dev	–	83	●
	Nombre de mises en demeure ICPE	RATP, RATP Dev	0	0	●

ORIENTATION 2 : RÉDUIRE NOTRE EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE

Risque RSE associé	KPI	Périmètre	Cible	Valeur 2018	Tendance
Énergie et changement climatique	Économie d'énergie réalisée par voyageur.kilomètre par rapport à 2015	RATP	– 20% d'ici 2025	6%	●
	Réduction des émissions de gaz à effet de serre par voyageur.kilomètre par rapport à 2015	RATP	– 50% d'ici 2025	9%	●

ORIENTATION 3 : AFFIRMER NOTRE RESPONSABILITÉ SOCIALE ET SOCIÉTALE

Risque RSE associé	KPI	Périmètre	Cible	Valeur 2018	Tendance
Conflictualité sociale	Taux de conflictualité (nombre de jours d'absence pour grève/effectif moyen)	RATP	–	0,56	●
Égalité des chances	Taux de féminisation des cadres de direction	RATP Dev	30% d'ici à 2022	30,1%	●
	Taux de féminisation dans l'effectif total	RATP Dev	20% d'ici à 2022	16,4%	●
	Taux de femmes recrutées	RATP	23% d'ici à 2021	19,2	●
Santé sécurité au travail	Nombre de salariés en instance de reclassement suite à inaptitude définitive	RATP	Diviser par 2 d'ici à 2020 (par rapport à 2015)	284	●
	Taux de fréquence des accidents du travail (nombre d'accidents du travail avec arrêt x 1 000 000 / nombre d'heures travaillées)	RATP	Diviser par 2 d'ici à 2020 (par rapport à 2015)	31,36	●
	Taux de gravité des accidents du travail (nombre de jours perdus pour accidents du travail x 1 000 / nombre d'heures travaillées)	RATP	Diviser par 2 d'ici à 2020 (par rapport à 2015)	2,88	●
	Taux d'unités opérationnelles certifiées ISO 45001	RATP	100% d'ici à 2020 (par rapport à 2015)	55%	●
Éthique des affaires	Nombre d'alertes	RATP	Donnée 2018 non disponible		
Ancrage territorial	Taux d'accompagnement des personnes sans abri vers des structures d'accueil	RATP	–	73%	●
	Nombre de bénéficiaires directs et indirects des projets de la Fondation	Groupe RATP	–	44 383	●
	Nombre d'emplois directs, indirects et induits par les activités de la RATP	RATP	–	128 000	●
	Nombre de bénéficiaires des Ateliers mobilité®	RATP	3 000	3 173	●
Prise en compte de la RSE dans les achats	Montant des achats solidaires (en millions d'euros)	RATP	1,4 M€ d'ici à 2020	1,3	●
Protection des données personnelles	Nombre de notifications adressées à la Cnil en cas de violation de données à caractère personnel	Groupe RATP, hors RATP Dev, hors RATP Smart Systems	–	0	Nouvel indicateur

● Résultat atteint ou dépassé par rapport à la cible ou tendance positive.

● Résultat non atteint par rapport à la cible ou tendance négative.



L'innovation au service de la ville durable

Concevoir les mobilités de demain au service d'une ville durable constitue un réel défi pour les opérateurs de transports publics. L'innovation est au cœur de la stratégie du Groupe pour mieux répondre aux attentes des clients et pour accélérer la transition énergétique, dont le groupe RATP a l'ambition d'être un acteur de référence grâce au plan Bus2025. Le Groupe a mis en place une démarche d'innovation qui s'articule autour de trois programmes prioritaires :

- **smart city – la ville intelligente** : dans le cadre de l'appel à projets « Démonstrateurs industriels pour la ville durable » (DIVD), la RATP, au sein d'un consortium réunissant Épamarne, Linkcity Île-de-France, Bouygues Energies & Services, Embix, Enedis, Idex et Capgemini, vise à proposer une chaîne de mobilité globale, optimisée et intégrée, offrant une mobilité plus durable et plus facile pour les usagers;
- **les véhicules autonomes** : depuis 2017, le Groupe multiplie les expérimentations autour des navettes sans conducteur et des opérations de garage intelligent;
- **l'intelligence artificielle** : la RATP examine les opportunités potentielles pouvant découler de l'intelligence artificielle pour répondre aux enjeux relatifs à la continuité d'exploitation (résolution d'incidents sur les lignes par exemple), la maintenance prédictive, la sécurité et la relation client.

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

Afin de prendre part à l'émergence des nouveaux modèles d'affaires et technologies des nouvelles mobilités et de la *smart city*, le groupe RATP a créé en février 2017 RATP Capital Innovation, fonds d'investissement dédié aux PME, TPE et start-up. RATP Capital Innovation a réalisé des prises de participations dans des start-up proposant des solutions de transports innovantes : Communauto, société de services d'autopartage, Klaxit, plateforme de covoiturage domicile-travail, Cityscoot, leader du scooter électrique en libre-service, et CityZen Mobility, qui propose des services de mobilité adaptés pour les personnes fragiles.

En 2018, 2,6 millions de trajets de nouvelles mobilités (scooter en libre-service, covoiturage et autopartage proposés par nos participations).

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

Depuis 2014, RATP Dev a lancé le challenge « Innov & Go ». Il récompense les idées les plus innovantes, porteuses de valeur ajoutée sur les plans économique, environnemental et sociétal, pouvant être répliquées dans d'autres filiales du Groupe. En 2018, 134 dossiers ont été présentés par 739 participants issus de 33 filiales.

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

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

Axe 1.1 — Construire une offre de mobilité connectée et accessible

La sécurité, une priorité absolue

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

Nos actions

Renforcer continuellement les procédures de sécurité ferroviaire

Directement rattachée à la présidence, la délégation générale à la sécurité ferroviaire (DGSF) veille aux conditions de prise en charge de la sécurité ferroviaire dans toutes les entités du groupe RATP. Elle effectue des audits de sécurité ferroviaire, au sein de la RATP comme dans les filiales, pour contrôler l'ensemble des activités pouvant avoir un impact sur la sécurité des voyageurs. La politique de sécurité ferroviaire est en constante révision pour s'adapter aux différentes évolutions organisationnelles et proposer le service le plus sûr possible, quel que soit le contexte. RATP Dev a également décliné sa propre politique de sécurité, en collaboration avec la DGSF.

Pour garantir la pérennité des compétences de sécurité ferroviaire, la RATP forme toutes les personnes ayant à réaliser une tâche en lien avec la sécurité : conducteurs, chefs de régulation, agents d'encadrement, mainteneurs, aiguilleurs.

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

- un partage de son expertise avec les services de l'État en contribuant au déploiement du nouveau décret n° 2017-440 (participation à la rédaction de guides d'application), à la transposition des directives européennes portant sur l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire;
- la participation aux travaux des instances européennes, dans le cadre du mandat européen M/486, visant à l'adaptation et à la création de normes en matière d'applications mécaniques, électriques et électroniques dans le domaine du rail urbain (métro, tramway);
- la contribution à la rédaction du rapport *Knowledge Brief* de l'Union internationale des transports publics (UITP) visant au traitement du facteur organisationnel et humain dans la sécurité ferroviaire.

La sécurité routière, une approche à la fois singulière et globale

La sécurité routière, soumise à un grand nombre d'aléas extérieurs, est par nature complexe à renforcer. Elle fait néanmoins l'objet d'un plan d'action ambitieux au sein du Groupe. Dans le cadre de sa mission de service public de transport, la RATP est également tenue à une obligation de résultat à l'égard des voyageurs et de la collectivité. Avec près de 16 000 conducteurs et 4 700 bus qui circulent quotidiennement en Île-de-France, la sécurité routière est un enjeu majeur.

Afin de limiter le risque d'infraction routière et d'accidents, de nombreuses actions continues, comme la formation dispensée à tous les conducteurs, et ponctuelles permettent de maintenir une vigilance et rappellent aux conducteurs les règles essentielles à respecter et à intégrer dans leur quotidien.

La RATP a signé en 2018 l'appel national pour faire reculer l'insécurité routière, lancé par le ministère de l'Intérieur et la délégation à la Sécurité routière et qui réunit déjà plusieurs entreprises. La RATP se mobilise afin de sensibiliser ses salariés à acquérir les bons réflexes et le bon comportement sur la route et à partager les bonnes pratiques avec les entreprises signataires.

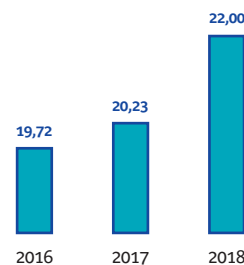
L'entreprise est depuis de longues années engagée dans la conduite responsable et la prévention des accidents au volant. Des actions de prévention des comportements à risques sont menées à l'égard des 16 000 conducteurs de bus et des acteurs concernés.

RATP Dev a mis en place un *Safety Committee* regroupant les experts sécurité pour favoriser l'échange d'expériences entre filiales. Les filiales mènent une politique de sécurité routière comportant de nombreuses actions dans les différents pays d'implantation. Le contrôle interne permet d'évaluer la pertinence et la qualité des contrôles opérés, etc.

À Austin, RATP Dev North America a déployé *drive2zero™*, un système de management répondant aux meilleurs standards américains de la sécurité. Il sera progressivement étendu à l'ensemble des réseaux de la filiale, sous le contrôle du vice-président en charge de la sûreté et de la sécurité. Depuis le lancement de *drive2zero™* en décembre 2017, le nombre d'incidents avec des véhicules a diminué de 19%. Par ailleurs, cette démarche répond aux exigences du PTASP (*Public transportation agency safety plan*), qui oblige les opérateurs de transports publics à mettre en place des plans de sécurité avant juin 2020 aux États-Unis.

> Indicateurs clés

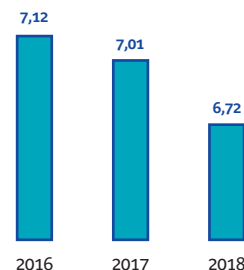
Évolution de l'accidentologie des réseaux ferrés – RATP



Nombre d'accidents annuels rapporté au million de kilomètres commerciaux

L'indicateur d'accidentologie des réseaux ferrés cumulé métro RER et tramway reste globalement stable sur les dix dernières années, avec toutefois une légère hausse en 2018, marquée principalement par une augmentation des incidents individuels de voyageurs : heurts et coincements dans les portes (métro et RER), chutes (RER et tramway), chutes entre les trains et les quais (RER). Pour y remédier, la RATP continue de déployer activement une campagne de prévention sur les comportements à risque.

Évolution de l'accidentologie du réseau Bus – RATP



Nombre d'accidents pour 100 000 kilomètres totaux

Accroître la sensibilisation du grand public

La prise de conscience des voyageurs sur les comportements à risque est un enjeu important. La RATP a lancé une deuxième campagne de communication comportementale visant à réduire le nombre d'accidents graves liés au manque de vigilance des voyageurs.

La RATP a par ailleurs développé un système innovant : le dispositif SAM (système d'avertissement sur mobile). Objectif : prévenir les collisions et protéger les piétons dont l'attention est monopolisée par leur smartphone. Le principe : SAM informe ces derniers de l'arrivée imminente d'un tramway en envoyant un message (ou signaux visuels, vibrations, etc.) sur leur smartphone.



RATP Dev a déployé en France un certain nombre d'opérations visant la sécurité routière au sein de ses filiales à travers des journées de sensibilisation pour les conducteurs. Ces journées sont progressivement mises en place à l'étranger.

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

Afin de mieux identifier les zones les plus accidentogènes, le groupe RATP travaille en collaboration avec les forces de l'ordre et les collectivités locales pour partager et trouver les solutions d'aménagement de voirie les plus sûres possible. La RATP participe notamment à des groupes de travail avec la préfecture de Police au sujet des sites les plus accidentogènes et avec la Ville de Paris. La RATP a ainsi renforcé depuis trois ans son management de la sécurité routière.

Au Maroc, RATP Dev Casablanca a signé en 2018 une convention de trois ans avec le Comité national de prévention des accidents de la circulation (CNPAC) et Casa Transports. Elle prévoit un ensemble d'actions (sensibilisation, communication, recherche, innovation) financées par le CNPAC pour améliorer la sécurité du tramway dans son environnement urbain. Dans ce cadre, une campagne de sensibilisation à la sécurité routière a été déployée en 2018.

Incarner la mobilité durable et la ville intelligente au service des voyageurs

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

27 000

agents des réseaux en contact avec la clientèle

2,2 M

d'utilisateurs actifs de l'application RATP en moyenne

368

points de contacts métro et RER

> Indicateur clé

Taux de satisfaction des voyageurs ⁽¹⁾	2016	2017	2018
RATP	81,70%	81,40%	80,60%

(1) Source : enquêtes perception d'Île-de-France Mobilités.

Nos actions

Proposer des services innovants et digitalisés

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

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

La filiale RATP Smart Systems valorise en France et à l'international notre savoir-faire dans les systèmes de transports intelligents, notamment celui de la billettique.

Le groupe RATP s'est engagé dans le développement de nouvelles solutions de mobilité connectées afin d'offrir aux voyageurs un trajet de plus en plus personnalisé, fluide et « porte à porte » avec le déploiement de zones Wi-Fi et de 415 points connect (guichets et comptoirs d'information) en stations, gares et zones touristiques.

Dans le cadre du programme de développement de nouveaux services numériques pour faciliter le quotidien des voyageurs piloté par Île-de-France Mobilités, la RATP met progressivement en œuvre un programme billettique sur smartphone.

RATP Dev a lancé en 2017 le programme « Tickizz », son offre de billettique sur smartphone pour les réseaux urbains. Il permet aux voyageurs, via une application, d'acheter un titre dématérialisé, de le valider via un système NFC ou un QR-Code dynamique, et d'être contrôlés à bord par le conducteur ou un agent.

La RATP accélère son engagement en faveur d'une mobilité toujours plus connectée.

Créer une relation de proximité avec les voyageurs

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

- les réseaux de la RATP notamment en Île-de-France, bénéficient d'une forte présence humaine. Près de 5 300 agents sont déployés en station et en gare pour accueillir, informer et guider les voyageurs lors de leur voyage et les aider en cas de perturbation. La relation de service est au cœur de leur formation;
- organisation d'une marche exploratoire dans la station de métro Jaurès pour mieux identifier les réactions des voyageurs dans les couloirs et sur les quais d'une station de métro;
- les voyageurs mystères : près de 3 500 voyageurs mystère arpègent le réseau, audient les situations et recueillent les avis des voyageurs.

Informer les voyageurs en temps réel

L'information des voyageurs en temps réel est un des critères principaux de la qualité de service. Plusieurs dispositifs ont donc été mis en place pour garantir une information voyageurs optimale et adaptée au quotidien sur les lignes de métro (affichages supplémentaires ou à bord des trains ou des bus). En cas de perturbation sur le réseau, le voyageur est directement informé par le conducteur.

Améliorer l'accueil des touristes

Les 5 300 agents de stations et gares portent toute l'année une attention particulière à la clientèle touristique. Chaque année, l'Île-de-France accueille 50 millions de touristes. Le réseau francilien met tout en œuvre pour faciliter leurs déplacements, notamment par le développement d'applications mobiles adaptées (création en 2017 par la RATP d'un compte Wechat RATP, flashcode pour accéder aux informations d'une grande partie des stations de métro, RER et arrêts de bus). 400 « gilets verts » sont également dédiés à l'accueil de ces visiteurs. La RATP a installé 60 écrans tactiles Zenway dans les stations de métro et les gares RER les plus touristiques. Ces écrans permettent de rechercher l'itinéraire le plus simple et d'accéder aux informations sur les environs de la station.

Offrir des espaces propres et modernes

La propreté des stations, gares et trains est une attente forte des voyageurs. Du fait de l'étendue de son réseau et de sa fréquentation, c'est un défi important pour le Groupe. Le groupe RATP, aux côtés de la Région Île-de-France et d'Île-de-France Mobilités, a lancé un plan spécifique en faveur de la propreté du réseau opéré par la RATP. Ce plan est doté d'un budget de 2 millions d'euros en 2018 et 5 millions d'euros par an entre 2019 et 2021. Ce plan vient en plus des 85 millions d'euros qu'Île-de-France Mobilités attribue contractuellement chaque année à la RATP pour améliorer le confort et le ressenti des voyageurs.

Ces investissements vont permettre de financer de nouvelles actions : doublement du nombre de toilettes dans les stations, dispositifs de *nudge* pour inciter au changement de comportement, traitement des odeurs, nettoyage approfondi des stations, renforcement de la présence des agents de nettoyage dans les espaces en journée et signalement des problèmes de propreté par les voyageurs sur l'appli mobile.

L'esprit d'innovation joue aussi un rôle clé dans l'amélioration de la qualité des espaces de circulation des voyageurs. La start-up Fybots, lauréate du RATP Lab au salon Viva Technology 2017, a signé une convention avec le Groupe pour la mise en œuvre d'une démarche expérimentale pour déployer une autolaveuse autonome. Des premiers robots ont été mis en service en 2018, notamment Gare de Lyon.

La lutte contre le sentiment d'insécurité dans les transports

Dans un contexte de vigilance accrue, le Groupe se mobilise au quotidien pour assurer la sûreté des voyageurs, des personnels et des biens. La RATP est l'un des seuls opérateurs de transport urbain à bénéficier d'un service de sûreté interne. Elle a une politique de sûreté à part entière, la sûreté étant une composante de sa mission de service public :

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

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

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

Nos actions

Une organisation pour dissuader et intervenir

Plus de 1 000 agents du groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR) ont pour mission de protéger, assister et sécuriser tant les voyageurs que le personnel sur l'ensemble des réseaux bus, métro, RER et tramway. Ils sont plus d'une centaine d'équipes déployées 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24.

Afin de couvrir l'ensemble du réseau et ainsi assurer la plus grande efficacité possible, le GPSR travaille avec les forces de l'ordre, notamment la brigade des réseaux franciliens (BRF) de la préfecture de Police, de manière complémentaire et coordonnée par le biais d'opérations conjointes afin de participer à la maîtrise de son territoire.

À son entrée en vigueur, la loi Savary a ouvert la possibilité aux services internes de la RATP de procéder à l'expérimentation de l'utilisation de caméras-piéton. Cette expérimentation concerne une quinzaine de caméras-piéton et a débuté le 3 décembre 2018. Elle couvre le réseau ferré et le réseau de surface. Elle a pour objectif de sécuriser les interventions du GPSR avec un dispositif, à la fois préventif, de nature à dissuader les auteurs de violences à l'encontre des agents, et répressif puisque permettant de recueillir des éléments de preuves indiscutables.

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

La vidéoprotection constitue un outil indispensable dans la chaîne de sécurisation, en complémentarité d'une présence humaine dense et réactive. Plus de 50 000 caméras sont installées dans les rames, sur les quais et dans les couloirs du réseau RATP.

En Afrique du Sud, Bombela Operating Company (BOC), filiale de RATP Dev, a développé un système informatique d'intelligence opérationnelle (IO). En fonction des rapports d'incidents sur le réseau, il permet d'adapter le déploiement des personnels de prévention.

Entre le 1^{er} décembre 2016 et le 31 mai 2018, la RATP a expérimenté, dans 9 gares du RER et 32 stations de métro, la mise en place d'équipements cynotechniques de détection d'explosifs afin de concilier les exigences de sûreté et de fluidité du trafic : 61 heures d'interruption de trafic ont été évitées durant la durée de l'expérimentation, qui est devenue un dispositif pérenne, financée par Île-de-France Mobilités. Le périmètre d'action a été étendu à 215 stations et 31 gares de RER.



Accompagner l'action des pouvoirs publics

Le risque attentat est au cœur des préoccupations politiques, sociétales et médiatiques. RATP s'est investie pour la prévention et le traitement des conséquences de la menace terroriste tout en accompagnant l'action des pouvoirs publics (plan Vigipirate, projet de recherche notamment).

La loi n° 2016-339 dite « Le Roux-Savary » du 22 mars 2016, relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs renforce les actions de prévention menées par la RATP en matière de recrutement et de mobilité interne sur les métiers exposés à la sécurité des biens et des personnes.

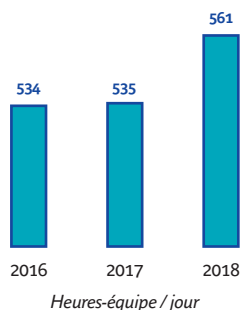
En mai 2018, à l'initiative de la RATP, 17 réseaux de transport dans le monde se sont réunis à la Maison de la RATP pour échanger autour du risque attentat.

Prévenir et sensibiliser pour réduire l'insécurité et les incivilités

Le Groupe est engagé dans une politique de prévention aux côtés des institutions, des collectivités locales, des associations et de l'Éducation nationale pour sensibiliser les usagers des transports en commun au mieux-vivre ensemble et au bon usage du réseau. La RATP, la Région Île-de-France, SNCF Transilien et Île-de-France Mobilités ont déployé en mars 2018 une campagne de communication commune contre le harcèlement dans les transports, « Ne minimisons jamais le harcèlement sexuel », qui vise à sensibiliser les voyageurs sur le sujet et à les associer dans la prévention et la gestion de ce type d'agissements.

> Indicateur clé

Temps moyen de présence journalière du groupe de protection et de sécurisation des réseaux – RATP



Pour une société plus inclusive : l'accès à la mobilité pour tous, un défi humain et technique

Selon l'Organisation mondiale de la santé, 1 milliard de personnes, soit 15 % de la population mondiale, se trouvent en situation de handicap, qu'il soit moteur, sensoriel (visuel, auditif), psychique ou mental. Or la mobilité est un facteur incontournable de bien-être et d'insertion dans la société.

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

Depuis 2005, les actions de la RATP sont encadrées par la loi du 11 février 2005 et suivent le cadre fixé par le schéma directeur d'accessibilité élaboré en 2009 par le Stif (Syndicat des transports d'Île-de-France, désormais Île-de-France Mobilités). Pour rappel, la législation prévoit une obligation de résultat pour les services de transport collectif, avec une mise en accessibilité prévue en 2015, avec toutefois une exception concernant les réseaux souterrains de transports ferroviaires et guidés existants à cette date.

L'accessibilité sur les réseaux RATP

100 % du réseau bus parisien (75 % en Île-de-France) accessible aux utilisateurs de fauteuils roulants (UFR)

- **100 %** des lignes de tramways accessibles.
- **97 %** des gares de RER accessibles.
- Métro : ligne 14 100 % accessible. Les stations des prolongements des lignes 4, 11, 12 et 14 le seront aussi.
- Des annonces sonores et visuelles dans 100 % des bus, tram et RER, plus de 50 % des métros et 95 % des gares.
- Label S3A : lignes 1, 5, 10, 11, 14 du métro, A et B du RER, les lignes de bus 151 et 251, et le service clientèle labellisés.
- Label Cap'Handéo Services de mobilité : lignes 1 du métro et A du RER labellisées.



Nos actions

Un dialogue permanent avec les associations

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

Chaque mois, la RATP organise des rencontres avec le comité consultatif de l'accessibilité, composé de neuf associations représentatives⁽¹⁾. Afin d'échanger sur les projets en cours et trouver des solutions communes, ces réunions sont pilotées directement par la présidente-directrice générale du Groupe, une à deux fois par an.

De nouvelles solutions

Faciliter la mobilité, c'est également proposer une information accessible. De nombreux projets visent à mettre sous forme sonore et visuelle les informations nécessaires à la réalisation d'un déplacement. Équisens, lancé en 2015, est un projet collaboratif d'adaptation des stations de métro et RER afin de simplifier l'orientation des voyageurs grâce à des annonces sonores, des dispositifs visuels et tactiles. Ils apportent une aide en termes de repérage des différents services, une sécurité renforcée des cheminements et un accès facilité à l'information. L'objectif est d'équiper toutes les stations de métro et RER d'ici à 2020.

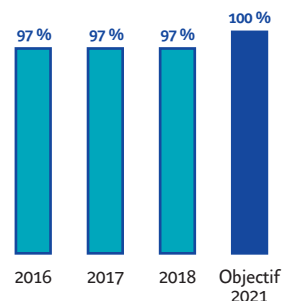
Le compagnon sonore est une application de guidage pour les personnes ayant des difficultés à se diriger afin de les aider à rejoindre une sortie, un quai ou une gare. La première est un audioguide qui donne des indications de déplacement. Après une phase d'expérimentation sur deux stations (Bastille et Pyramides), un déploiement est en cours sur l'ensemble des stations de la ligne 11.

Le Groupe a investi en novembre 2017 dans une start-up, CityZen Mobility, qui propose un service d'accompagnement non stigmatisant aux personnes à mobilité réduite (personnes âgées ou adultes handicapés par exemple) dans des voitures individualisées, avec des chauffeurs spécifiquement formés aux besoins d'accompagnement de chaque voyageur.

Depuis le début des années 2000, RATP Dev développe l'offre FlexCité, un service de transport à la demande, adapté aux personnes en situation de handicap et aux personnes âgées. Ce service fonctionne avec une prise en charge en porte à porte. Déployé dans 4 départements d'Île-de-France, il permet de réaliser 390 000 voyages par an au bénéfice de 10 500 utilisateurs.

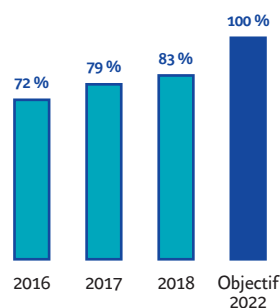
> Indicateurs clés

Taux de gares de RER accessibles en Île-de-France — RATP

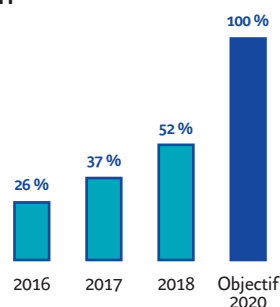


La mise en accessibilité des deux gares restantes est actuellement en cours : 100 % des gares RER exploitées par la RATP seront accessibles courant 2021.

Taux de lignes de bus accessibles en Île-de-France — RATP



Taux du personnel en situation d'accueil dans les gares et stations formés à l'accueil des personnes en situation de handicap mental (label S3A) — RATP



On note une croissance régulière du nombre de lignes de bus accessibles, ainsi que du nombre d'agents formés à l'accueil des personnes en situation de handicap mental sur les trois dernières années. Huit lignes de métro sont engagées dans la démarche afin d'atteindre l'objectif fixé.

(1) Association française contre les myopathies, APF (Association des paralysés de France), Allegro Fortissimo (association des personnes de forte corpulence), APPT (Association des personnes de petite taille), CFPSAA (Confédération française pour la promotion sociale des aveugles et amblyopes), Corerpa (Coordination régionale des retraités et des personnes âgées), Unapei (Union nationale des associations de parents, de personnes handicapées mentales et leurs amis), UNISDA (Union nationale pour l'insertion sociale du déficient auditif) et Unafam (Union nationale des amis et familles des malades psychiques).



Axe 1.2 — Agir en faveur de la santé environnementale

Faire de la qualité de l'air en station une priorité environnementale

Exploitant un réseau de transport en milieu souterrain, l'enjeu pour la RATP est d'améliorer en continu la qualité de l'air en station, environnement chaud et sec avec un bon renouvellement d'air et une présence réduite d'oxydes d'azote issus de la pollution extérieure. La pollution particulaire, due aux systèmes de freinage du matériel roulant, est un phénomène constaté dans tous les réseaux ferroviaires du monde. S'il n'existe pour l'heure aucune norme en matière de particules dans les espaces souterrains, la RATP a engagé, dans une démarche volontariste, une série d'actions visant à réduire la présence des microparticules dans l'air.

45 M€ investis sur la période 2016-2020 pour l'amélioration de la ventilation en tunnel

342 ventilateurs en tunnel

Nos actions

Une surveillance quotidienne de la qualité de l'air

Depuis plus de vingt ans, la RATP surveille en permanence la qualité de l'air dans ses enceintes souterraines. Les mesures sont réalisées à l'aide d'analyseurs de référence par le laboratoire de la RATP, certifié par le Cofrac. Depuis 1997, il réalise des mesures en continu dans trois stations représentatives des espaces souterrains de la RATP : Franklin D. Roosevelt (ligne 1), Châtelet (ligne 4), et depuis 2006 dans la gare RER d'Auber (ligne A). Elles composent le réseau de mesures Sqaales (Surveillance de la qualité de l'air de l'environnement souterrain).

Les mesures réalisées sur ces différentes stations portent sur la température, l'humidité relative, le dioxyde de carbone, les oxydes d'azote et les particules. Depuis 2018, les voyageurs peuvent consulter l'ensemble de ces données en temps réel sur le site dédié mis en place par la RATP. Des mesures ponctuelles en différents points du réseau souterrain viennent renforcer cette surveillance continue.

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

L'amélioration de la qualité de l'air intérieur passe principalement par l'amélioration du renouvellement d'air des espaces et par l'optimisation du freinage électrique des matériels roulants pour réduire les émissions de particules. Le renouvellement de l'air en station est un levier important qui permet une amélioration de la qualité de l'air. Aussi, depuis plus de dix ans, la RATP conduit un important plan d'investissements de 45 millions d'euros (2016-2020) pour la création, le renouvellement et le renforcement de la ventilation mécanique assurant le renouvellement d'air en souterrain. En 2018, un ventilateur a été créé sur la ligne 6 du métro. Les capacités de la ventilation de confort ont été renforcées sur 17 postes de ventilation.

Pour réduire les émissions de particules fines liées au freinage des trains, le Groupe, en partenariat avec les industriels, améliore progressivement le freinage électrique sur ses nouveaux matériels. Par ailleurs, les trains de maintenance des infrastructures du RER vont eux aussi passer à l'électrique, sur l'exemple des locotracteurs du réseau Métro, déjà tous électriques.

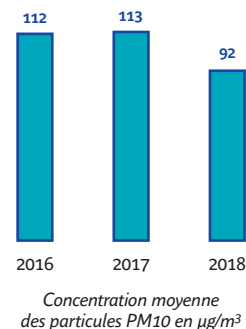
Au-delà de ces améliorations techniques, la RATP a l'ambition d'améliorer la qualité de l'air par des solutions innovantes : elle va expérimenter en 2019 un dispositif de traitement de l'air des espaces ferroviaires proposé par Suez dans le cadre d'un appel à projets lancé par la Région Île-de-France.

Un suivi sanitaire

En 2018, la RATP a également poursuivi l'étude de cohorte de mortalité menée sur la période 1980-1999 pour l'étendre à la période 1980-2012. Ce travail permet d'étudier le statut vital des salariés de la RATP et de le comparer à celui de la population d'Île-de-France. Une sous-mortalité globale des salariés de la RATP est constatée. Dans le cadre de sa politique de santé au travail, le service de santé au travail de la RATP a lancé en 2018 un projet collaboratif sur des indicateurs d'exposition biologiques (les biomarqueurs), le projet *Respiratory disease occupational biomonitoring collaborative project*, ROBoCoP, avec l'Institut de santé au travail de Lausanne. Ce projet marque la volonté du Groupe d'évaluer d'éventuels effets biologiques des particules métalliques des enceintes ferroviaires souterraines pour mieux les prévenir.

> Indicateur clé

Taux de particules dans les trois stations du réseau Sqaales — RATP



Le taux de particules est stable au cours des années 2016 et 2017, et en diminution en 2018 (suite à la fermeture de la station de métro Châtelet à cause des travaux d'automatisation de la ligne 4).

Réduire les nuisances sonores et vibratoires

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

Le bruit généré par les transports est la source principale de nuisance sonore perçue par les Franciliens. La circulation ferroviaire et les autobus représentent toutefois moins de 15% de ces nuisances, loin

derrière les deux-roues motorisés (35%), les véhicules routiers (24%), les klaxons/sirènes (18%) et les avions (10%).

Environ 400 plaintes sont reçues annuellement incriminant la circulation ferroviaire (RER, métro, tramway), routière (bus), les équipements (escaliers mécaniques, ventilateurs, sonorisation) ou les chantiers. Chaque année, la RATP investit environ 3,5 millions d'euros en opérations dédiées à la réduction du bruit et des vibrations à la source. Sur ces questions, le Groupe poursuit un dialogue permanent avec l'ensemble de ses parties prenantes, notamment avec les riverains, les élus territoriaux et les associations.

La RATP va encore plus loin en investissant dans des programmes de recherche, dont ÉcoCité II en 2016-2018 : le projet vise à intégrer des solutions acoustiques et vibratoires innovantes sur des emprises ferroviaires ou sur les bâtiments situés en limite de propriété des talus ferroviaires, comme sur le site de Noisy-Champs (RER A).

– 50% de points noirs du bruit entre 2010 et 2018

La RATP s'engage à répondre à 100% des plaintes des riverains franciliens sous 21 jours

Nos actions

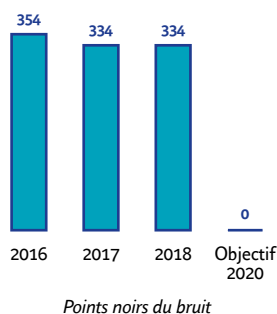
Supprimer les points noirs du bruit en Île-de-France d'ici à 2020

Un point noir du bruit est un bâtiment sensible localisé dans une zone de bruit critique dont les niveaux sonores en façade sont supérieurs aux valeurs limites prévues par la réglementation. En 2018, 334 personnes ont été impactées par le dépassement des valeurs limites admissibles.

Le programme de résorption du bruit en Île-de-France, mené en partenariat avec l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) depuis 2010, couvre 27 logements individuels et 23 logements collectifs, soit 144 habitants de 8 communes franciliennes. L'opération a contribué à rendre conforme 78% des pièces de vie impactées par des niveaux sonores ne respectant pas les valeurs limites admissibles aux objectifs de la circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures des transports terrestres.

> Indicateur clé

Nombre de personnes exposées au seuil limite de la directive UE 2002/49/CE — RATP



La convention avec l'Ademe a permis de diminuer de plus 50% le nombre de personnes exposées au seuil limite de la directive européenne 2002/49/CE, passant de 1 136 en 2010 à 334 en 2018.

Moderniser le matériel existant

La performance du matériel roulant est un axe d'action privilégié pour améliorer le confort des voyageurs, des salariés et des riverains. La RATP et ses parties prenantes (autorités organisatrices, constructeurs, équipementiers, etc.) contribuent à renforcer les exigences relatives au niveau sonore et vibratoire pour tout nouvel investissement et opérations de maintenance, de modernisation, de renouvellement et de mise en service de nouveau matériel. Un nouvel indicateur de pilotage est publié pour suivre cette démarche : niveaux sonores d'émission des matériels roulants (bus, ferrés).

Ainsi, la RATP s'est fixée pour objectif d'intégrer dans les cahiers des charges une réduction de l'ordre de 2 à 3 dB(A) ou, à défaut, de mettre en place des solutions préventives pour ne pas dégrader les niveaux sonores initiaux lors du transfert d'un matériel roulant d'une ligne à une autre. Les matériels les plus récents sur le tramway contribuent par exemple à une diminution sonore de 3 et 4,5 dB(A) par rapport aux anciens matériels roulants : une différence acoustique appréciable pour les riverains.

> Indicateur clé

Taux de matériel roulant avec un faible niveau acoustique (bus, ferrés)	2016	2017	2018
RATP	–	–	54%

Pour agir sur l'environnement acoustique, la RATP a ciblé les bruits caractéristiques du matériel roulant les plus perceptibles au quotidien : celui de roulement, de crissement en courbe et au freinage. La réduction du bruit de roulement, qui provient du contact pneu-chaussée ou roue-rail, passe par une maintenance optimisée des infrastructures et des matériels roulants avec l'objectif de limiter les frottements.

Pour éliminer le crissement au freinage ou en courbe, des matériels équipés de roues résilientes ou de nouvelles garnitures de frein plus silencieuses sont utilisés lors du renouvellement du matériel.

Les filiales de RATP Dev ont engagé en 2018 plusieurs démarches antibruit, par exemple la mise en service des bus électriques (bus touristiques électriques notamment).

Prévenir les nuisances sonores

La RATP participe à l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'État, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés. Ces plans résultent de la directive européenne n° 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Elle vise à prévenir et réduire les bruits excessifs au moyen de plans d'action, à protéger les zones calmes et à assurer l'information et la participation du public. Dans ce cadre et depuis 2007, l'entreprise fournit tous les cinq ans aux préfets des départements les cartes de bruit stratégiques (CBS) pour les infrastructures ferroviaires, les transports collectifs en site propre (TCSP) et les installations classées, ainsi que les classements de ses infrastructures. Ces informations servent de base pour élaborer les PPBE.



Maître d'œuvre de grands ouvrages de transports publics, avec notamment l'extension des lignes historiques du métro parisien, la RATP respecte des règles strictes liées à l'évaluation et à la gestion des nuisances sonores, en collaboration avec les autorités locales. Dans le cadre de ses chantiers, elle évalue en amont les impacts acoustiques et vibratoires, définit des solutions préventives et met en œuvre un plan de gestion des nuisances.

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

La RATP s'engage à répondre à 100% des plaintes des riverains franciliens sous vingt et un jours. Dans ce cadre, elle prend des dispositions allant du diagnostic approfondi sur les infrastructures aux mesures acoustiques et vibratoires au domicile du plaignant.

> Indicateur clé

Nombre de réclamations et de plaintes liées au bruit et aux vibrations	2016	2017	2018
RATP	686	473	498
RATP, RATP Real Estate, RATP Dev	739	499	587

Maîtriser l'exposition aux ondes électromagnétiques

Avec la généralisation en cours de la 3G/4G sur le réseau francilien, la RATP entend répondre à une attente forte des voyageurs, dans le souci de la santé publique et le respect des réglementations.

Nos actions

S'assurer du respect des seuils réglementaires

Pour s'assurer du respect de la loi en vigueur, la RATP a mis en place, il y a plus de dix ans, une commission chargée d'assurer la veille sanitaire, réglementaire et technique. Depuis 2004, des mesures de contrôle sont réalisées régulièrement en souterrain et en surface par des organismes accrédités par le Cofrac. En parallèle, la RATP applique les recommandations de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES).

> Indicateur clé

Nombre de mesures champs électromagnétiques réalisées dans l'année	2016	2017	2018
RATP	395	900	748

L'évolution substantielle du nombre de mesures entre 2016 et 2017 est liée à :

- l'application du décret travailleur 2016-1074 avec les analyses de risques réalisées dans les différents départements de la RATP;
- le déploiement du projet 3G/4G.

Des règles ont également été définies avec les opérateurs afin de réduire au maximum l'exposition des voyageurs et des employés dans chaque gare, station et tunnel. Pour s'assurer du respect des normes en vigueur, la RATP travaille en étroite collaboration avec l'Agence nationale des fréquences, qui gère, au nom de l'État, l'ensemble des fréquences radioélectriques en France. Tous les niveaux mesurés sont conformes à la réglementation pour le grand public (décret n° 2002-775 du 3 mai 2002) et le personnel de la RATP.

Protéger et informer

Pour s'assurer de la bonne maîtrise des rayonnements électromagnétiques, la commission champs électromagnétiques de la RATP a réalisé en 2016 la cartographie des émissions, en conformité avec le décret n° 2016-1074 du 3 août 2016 relatif à la protection des travailleurs contre les risques dus aux champs électromagnétiques.

La RATP s'engage à protéger et à informer toutes les personnes pouvant y être exposées, voyageurs et salariés. Dans le but de limiter leur exposition, le Groupe communique sur son site Internet sur les comportements responsables à adopter.

Axe 1.3 — Favoriser l'intégration urbaine et la mixité fonctionnelle

Dans un contexte d'urbanisation intensive, de villes toujours plus denses et d'espaces disponibles toujours plus rares, le Groupe contribue à la création d'une ville intelligente et durable. La RATP s'est engagée avec la Mairie de Paris sur des programmes urbains mixtes alliant sites industriels, logements, équipements publics et espaces verts. Ces programmes contribuent à transformer Paris en une ville intelligente et durable. Dans le cadre du pacte « Logement pour tous » signé avec la Ville de Paris et plusieurs acteurs du secteur du logement en 2014, le Groupe s'est engagé sur deux objectifs :

Construire **2000** logements d'ici à 2024, dont **50%** de logements sociaux

Végétaliser **4 hectares** de toitures et murs d'ici à 2020, dont un tiers dédié à l'agriculture urbaine

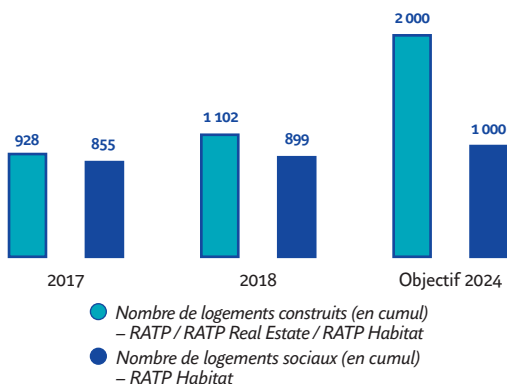
Restructurer les sites industriels pour favoriser la mixité urbaine

Afin de favoriser la mixité urbaine, la RATP a engagé des opérations de restructuration de ses sites industriels. Garages et ateliers de maintenance sont repensés, au profit d'ensembles architecturaux audacieux qui accueillent également des logements sociaux et privés, des bureaux et des espaces publics vecteurs de lien social, tels que des crèches, des collèges ou encore des centres culturels. La création de ces lieux permet de lutter contre l'étalement urbain et de favoriser la mixité sociale.

Huit projets de valorisation de sites ont été lancés, avec l'objectif de créer 2000 nouveaux logements dans Paris intra-muros d'ici à 2024.

> Indicateur clé

Nombre de logements construits



Les Ateliers Vaugirard

Un projet d'envergure est en cours de réalisation, les Ateliers Vaugirard : c'est le réaménagement des ateliers de maintenance de la ligne 12, tout en permettant aux ateliers de poursuivre leurs activités. À terme, les ateliers vont combiner logements (dont sociaux), commerces de proximité, espaces verts et équipements publics et culturels. L'ensemble a été conçu à la suite d'une consultation originale de groupements combinant maîtres d'ouvrage, architectes et partenaires chargés de l'animation. Parmi les propositions innovantes, la RATP a imaginé la mise en place d'un toit végétalisé dont la production agricole urbaine sera directement écoulee sur place par un marché de produits frais situé au rez-de-chaussée du complexe.

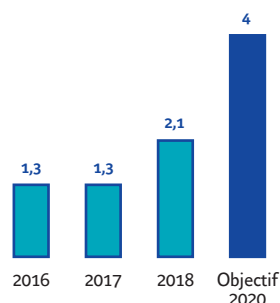
S'engager pour une exploitation intelligente et durable du bâtiment

Engagée en faveur de la protection de la biodiversité, la RATP a lancé en Île-de-France une analyse systématique de son patrimoine pour étudier la possibilité de végétaliser et d'intégrer de l'agriculture urbaine en complément des trames vertes existantes.

Inscrite dans cette démarche, RATP Real Estate a signé en 2017 un accord de partenariat de cinq ans avec AgroParisTech pour des actions de recherche sur la végétalisation et l'agriculture urbaine (impact pollution, dépollution de l'air via un écosystème végétalisé, rafraîchissement des bâtiments, récupération de l'eau de pluie). Ce partenariat s'inscrit dans la politique de développement durable de RATP Real Estate, basée sur le bâtiment durable : pour chaque projet immobilier, une stratégie est mise en œuvre pour répondre aux enjeux environnementaux et sociaux du futur bâtiment durable.

> Indicateur clé

Nombre d'hectares végétalisés — RATP / RATP Real Estate



La RATP a végétalisé, en 2018, 2,1 hectares, dont 1635 mètres carrés dédiés à l'agriculture urbaine.

Orientation 2 de la politique RSE : Réduire notre empreinte environnementale

Présent au cœur des villes, le Groupe met tout en œuvre pour limiter son empreinte environnementale. Il explore des solutions nouvelles pour économiser l'énergie, préserver les ressources, soutenir l'économie circulaire et lutter contre le changement climatique. Cet engagement vers une mobilité durable s'inscrit dans la politique carbone ambitieuse du Groupe, résolument tournée vers la réduction de son empreinte environnementale.

Axe 2.1 — Réduire notre empreinte carbone et économiser les ressources

Agir pour le climat et la transition énergétique

Au niveau mondial, le secteur du transport représente le deuxième poste d'émissions de gaz à effet de serre (GES) liées à la combustion d'énergie, après la production d'électricité. Du fait même de ses activités,

le groupe RATP contribue à l'effort global de diminution des consommations d'énergie et des émissions de CO₂ du secteur. Loin de s'en satisfaire, il poursuit une démarche d'amélioration continue de sa performance énergétique et climatique. La RATP s'est fixé l'objectif ambitieux de réduire de 20% sa consommation d'énergie et de 50% ses émissions de gaz à effet de serre entre 2015 et 2025.

Objectifs (RATP)

- 50% d'émissions de GES par voyageur.kilomètre d'ici à 2025 (base 2015)
- 20% de consommation d'énergie par voyageur.kilomètre d'ici à 2025 (base 2015)
- 100% des métros équipés de freinage électrique à récupération d'ici à 2032



En 2018, la RATP est devenue partenaire membre fondateur de l'alliance Net Zero Initiative lancée par Carbone 4. Cette initiative soutient trois processus clés : calculer les émissions de GES, les réduire « vraiment » et mieux compenser. Les résultats des travaux de l'année 2018 du collectif Net Zero Initiative ont été présentés en parallèle de la COP24 en décembre 2018, à Katowice (Pologne).

1^{er} réseau au monde équipé à 100% de LED dans ses gares et ses stations

1^{er} réseau multimodal au monde certifié ISO 50001 pour l'ensemble de ses activités

24 % de bus hybrides, électriques ou bio-GNV dans la flotte francilienne en 2018

1084 places de stationnement vélos en gestion à proximité des gares et stations de métro et tramway

Notre empreinte carbone

La RATP a mis à jour son Bilan Carbone® en 2018. Il permet d'estimer les émissions de GES générées directement et indirectement par l'activité de l'entreprise (scopes 1, 2 et 3).

Sur ce périmètre, les émissions globales sont estimées à 618 000 tCO₂e. 65% des émissions mesurées résultent des émissions directes et indirectes (émissions dites « amont ») de la consommation d'énergie : transport de voyageurs (énergies de traction), bâtiments, infrastructures, espaces voyageurs et flottes de véhicules auxiliaires. Elle constitue de loin la première source d'émission de GES de la RATP.

Les modes de transport collectifs consomment relativement peu d'énergie par voyageur transporté. Le trajet d'un voyageur en métro ou en RER nécessite huit à dix fois moins d'énergie que le même parcours en voiture particulière ; un bus, deux fois moins. Toutefois, la RATP est engagée dans une démarche de performance pour améliorer encore l'efficacité de ses réseaux de transports.

L'ambitieux plan Bus2025

Précurseur sur les sujets énergétiques et climatiques, la RATP contribue à la transition énergétique et à l'amélioration de la qualité de l'air extérieur avec le plan Bus2025, qui vise à disposer d'un parc de bus 100% propres. Elle est le premier opérateur de transports de cette taille à mettre en œuvre un plan d'action aussi ambitieux.

À terme, environ deux tiers des bus seront électriques et un tiers à gaz d'origine renouvelable. Les émissions de GES du mode bus représentent près de 69% des émissions de GES liées à la consommation d'énergie de la RATP. Le plan Bus2025, inscrit dans le plan de déplacement urbain d'Île-de-France, permet donc d'agir sur une part importante de l'impact carbone de la RATP.

Tous les centres bus de la RATP vont être adaptés et modernisés afin d'être équipés pour l'accueil des bus électriques ou à gaz renouvelable.

En 2018, avec les lancements du premier garage de bus zéro émission de Londres et des premiers bus touristiques électriques, RATP Dev confirme et souligne son engagement en faveur d'une mobilité écologique. RATP Dev London a inauguré en novembre, aux côtés de la Ville, le dépôt transformé et modernisé de Shepherd's Bush à Londres. Situé à l'ouest de la ville, il accueillera une nouvelle flotte de 36 bus 100% électriques.

Open Tour à Paris et The Original Tour à Londres, filiales de bus touristiques de RATP Dev, ont également initié la conversion de leurs flottes en lançant respectivement les premiers bus touristiques à impériale *hop-on hop-off* 100% électriques.

L'adaptation au changement climatique

Toutes les activités de la RATP sont concernées par les évolutions climatiques : exploitation et maintenance d'un système de transport (transport des voyageurs, gares et stations, systèmes d'information et de communication), achat des matériels roulants bus et ferrés, et gestion des infrastructures ferroviaires, conception de nouvelles infrastructures (bâtiment ou infrastructure ferroviaire). Le risque climatique majeur est le risque d'inondation des réseaux souterrains.

La RATP a adopté dès 2015 un plan de protection contre le risque inondation (PPRI) qui a pour objectif de préserver les installations (matériels et infrastructures) et favoriser une reprise rapide de l'exploitation après une crue.

Encourager les mobilités partagées bas carbone

Pour encourager les voyageurs à utiliser des modes de transport moins carbonés, le groupe RATP renforce l'attractivité des transports en commun et leur complémentarité, notamment en proposant des services de mobilité en complément de son réseau historique : covoiturage, autopartage, scooters électriques ou encore navettes autonomes, grâce aux prises de participations de RATP Capital Innovation dans ces domaines. Parmi les services complémentaires proposés : 1084 places de stationnement vélos à proximité des gares RER et des stations de métro et de tramway.

Un plan de performance énergétique

La politique d'efficacité énergétique de la RATP s'est concrétisée fin 2017 avec la certification ISO 50001 de l'ensemble de ses activités. Pour atteindre son objectif de réduction des consommations d'énergie de 20% d'ici à 2025, la RATP met en œuvre un plan d'actions agissant sur quatre leviers : le matériel roulant, les bâtiments, l'infrastructure et les espaces voyageurs.

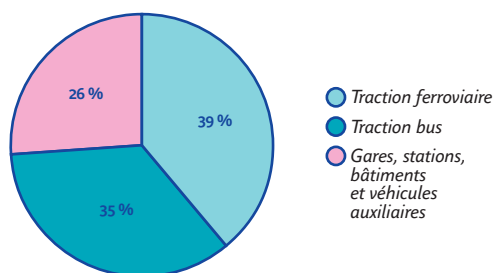
Pour réduire sa consommation d'énergie sur les bâtiments, le Groupe étudie systématiquement la possibilité de recourir aux énergies renouvelables et de récupération, et met en œuvre des actions de sobriété énergétique. Pour exemple, la RATP participe cette année au challenge national sur les économies d'énergie pour les bâtiments existants, CUBE 2020, organisé par l'Institut français pour la performance énergétique des bâtiments.

Le Groupe encourage par ailleurs les pratiques d'écoconduite, notamment chez les conducteurs de bus, dès la formation initiale comme à l'occasion de la formation continue. La RATP expérimente également l'installation de boîtiers d'écoconduite à bord des bus qui permettent de recueillir des données sur les trajets réalisés et, après analyse, de proposer de nouvelles pratiques aux chauffeurs.

Sur les réseaux ferrés, la récupération de l'énergie de freinage est un levier majeur de réduction des consommations d'énergie : les nouveaux matériels sont systématiquement équipés de dispositifs de restitution de l'énergie au freinage. Tous les tramways et RER du réseau RATP sont équipés. À partir de 2032, tous les métros devraient également permettre la restitution d'énergie au freinage.

Signataire de la charte du plan climat de Paris, la RATP s'est associée à Paris Habitat pour mettre en œuvre une opération concrète de récupération de chaleur du métro afin de chauffer un immeuble parisien. La chaleur du tunnel de la ligne 11 est récupérée et acheminée vers une pompe à chaleur qui permet de chauffer les 20 logements de cet immeuble. Ce dispositif innovant permet de couvrir en moyenne 35% des besoins en chauffage du bâtiment.

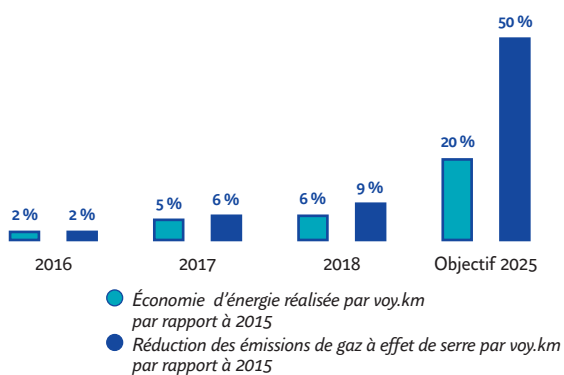
Répartition de la consommation d'énergie par usage — RATP



En 2018, les émissions de gaz à effet de serre pour le Groupe sont de 640 952 tCO₂e, dont 84% concernent la traction (périmètre RATP et RATP Dev).

> Indicateur clé

Évolution de la consommation d'énergie et des émissions de GES — RATP



Agir pour maîtriser les risques environnementaux

Avec ses centres bus et ses ateliers implantés au cœur de la ville, la RATP est l'une des rares entreprises à exercer une activité industrielle d'envergure dans des zones urbaines et périurbaines. La prévention de toute forme de pollution et la maîtrise des risques environnementaux sont donc une priorité. Au-delà du respect des obligations réglementaires, la RATP s'est dotée d'un plan de certification ambitieux.

Objectifs

89% des sites industriels RATP certifiés ISO 14001 en 2018

0 mise en demeure ICPE en 2018

Nos actions

S'assurer de la conformité des sites les plus à risque

Le groupe RATP exploite des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Ces ICPE sont répertoriées en fonction des quantités et de la dangerosité des substances employées ou stockées, et des risques environnementaux inhérents aux activités du site. Fin décembre 2018, 168 ICPE réparties sur 65 sites sont exploitées par la RATP. Leur cartographie recouvre toutes les activités propres à un acteur de la mobilité urbaine : ateliers de maintenance, activités de nettoyage, stations de charge en carburant en centres bus, entrepôts couverts et activités de stockage, chauffage, charge d'accumulateur (incluant la charge des véhicules électriques), ateliers de menuiserie et de travail mécanique des métaux, etc. Les mises en demeure des années passées ont été levées.

Les filiales françaises de RATP Dev font également l'objet d'un suivi spécifique ICPE, notamment STI Haute-Savoie (Société des transports interurbains de Haute-Savoie), TimBus à Magny-en-Vexin, Cars Dunois, CTGMVA (Compagnie des transports golfe du Morbihan – Vannes Agglomération), Gem'Bus et Moulins Mobilité.

> Indicateur clé

Nombre de mises en demeure ICPE RATP/RATP Dev	2016	2017	2018	Objectif
	1	1	0	0

Prévenir la pollution des sols et de l'eau

Le Groupe met en place de nombreuses mesures pour préserver durablement les sols de toute forme de pollution :

- en amont des projets, il réalise des études d'impacts afin de détecter le niveau de pollution des sols. En cas de cessation d'activité, les mêmes études sont réalisées;
- lors de la planification des travaux, une communication auprès des riverains est réalisée avant le début des opérations. Les nuisances éventuelles (poussière, souillure de voiries, bruit, etc.) sont analysées, et des actions préventives, mises en œuvre selon les résultats : installation d'aire de lavage des camions, arrosage des poussières, etc.;
- en phase d'exploitation, des mesures préventives et correctives sont mises en œuvre dans le cadre des démarches ISO 14001 (bacs de rétention, station ERI, procédure de situation d'urgence, etc.).

RATP Real Estate a élaboré une charte de chantier à faible impact environnemental. Le but : formaliser des actions environnementales concrètes autour de six engagements – réduire les nuisances sonores, réduire les pollutions atmosphériques, limiter les pollutions des sols et eaux, limiter les nuisances visuelles, réduire les déchets et optimiser les consommations de ressources. Les partenaires et fournisseurs signataires s'engagent à la respecter.

RATP Dev déploie un système de management environnemental pour garantir le respect des législations et réglementations locales et améliorer la prévention des risques de pollution.

Filiale de RATP Dev, SETRAM a mis en œuvre un système de management de la qualité sur ses activités d'exploitation et de maintenance selon la norme ISO 9001 et prévoit de suivre la norme ISO 14001 pour l'année 2020.

Axe 2.2 — Développer l'économie circulaire

Pour produire des services tout en limitant la consommation et le gaspillage des matières premières, de l'eau et des sources d'énergie, le Groupe mise sur le développement de l'économie circulaire.

Nos actions

Favoriser l'écologie territoriale et industrielle

Le groupe RATP valorise ses ressources et favorise l'écologie industrielle et territoriale : en 2018, la RATP a poursuivi le projet du « Quartier des Deux-Rives » aux côtés de la Ville de Paris et d'une quarantaine d'entreprises des quartiers de Bercy, Tolbiac, Austerlitz et Gare de Lyon qui travaillent à faire émerger des solutions concrètes en faveur de l'environnement. Une plateforme collaborative a été mise en place pour permettre à l'ensemble des acteurs économiques du quartier de proposer des initiatives spontanées (www.lesdeuxrives.paris). Le projet « Quartier des Deux-Rives » a été récompensé par le jury du prix Territoria 2018 (prix bronze) décerné aux acteurs publics locaux qui osent l'innovation pour l'efficacité du service public.

Optimiser la gestion de l'eau

La RATP consomme chaque année près de 1 million de mètres cubes d'eau potable pour ses activités de maintenance et de lavage des matériels roulants. L'enjeu d'un meilleur usage de cette ressource est donc essentiel. Le Groupe entend réduire la consommation d'eau à la source en sensibilisant les collaborateurs grâce à l'intégration d'objectifs précis dans les systèmes de management environnementaux, mais aussi grâce à des actions telles que la récupération des eaux d'infiltration ou l'optimisation du lavage des matériels roulants.

Récupérer les eaux

La RATP étudie la possibilité de réutiliser les eaux d'infiltration ou eaux d'exhaure dans une logique vertueuse. Ces eaux sont partiellement renvoyées vers le milieu naturel (Seine, canal Saint-Martin et canal Saint-Denis) pour éviter la surcharge des stations d'épuration. Une autre partie est réutilisée par l'entreprise, par exemple pour l'arrosage de la plateforme engazonnée du tramway T3b.

Optimiser les eaux de lavage des matériels roulants

Pour optimiser la consommation d'eau liée au lavage des matériels roulants, la RATP met en place un système de recyclage des eaux de lavage (bus et tramways) et de récupération des eaux de pluie sur certains sites industriels.

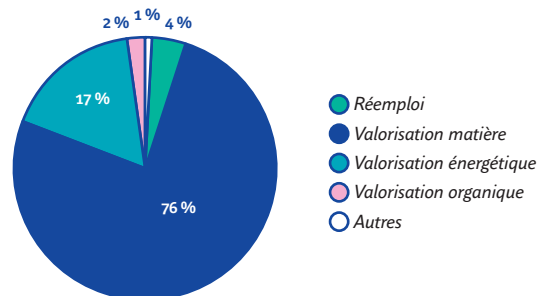
Gérer les déchets de manière responsable

Face à une production variée de déchets, notamment liée aux activités de maintenance, la RATP mène une politique qui combine réduction à la source et valorisation maximale des déchets.

En 2018, 26 858 tonnes de déchets industriels et tertiaires ont été produits (dont le ballast pour la maintenance) par la RATP dont 4 458 tonnes de déchets dangereux et 22 400 tonnes de déchets non dangereux valorisés.

100 % des déchets non dangereux et près de 99 % des déchets dangereux sont valorisés chaque année par la RATP selon différents modes.

Mode de valorisation des déchets



Lutter contre le gaspillage alimentaire

Le comité d'entreprise de la RATP s'inscrit dans une démarche de développement durable en limitant l'impact sur l'environnement de l'activité de restauration dont il a la charge pour l'entreprise. Depuis 2018, la RATP collecte et valorise ses biodéchets sur les principaux restaurants d'entreprise. La prestation est sous-traitée à une usine francilienne qui se charge de la méthanisation de ces biodéchets. Elle assure la valorisation énergétique du biogaz produit et la valorisation organique du digestat sur des terres agricoles.

Axe 2.3 — Promouvoir les démarches d'amélioration continue et d'écoconception

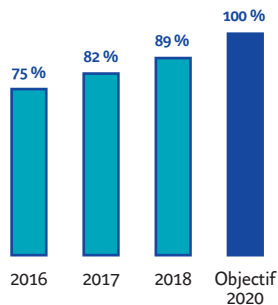
Le Groupe poursuit un plan de certification de ses activités : certification QSE (qualité, sécurité, environnement) pour la plupart de ses activités industrielles, ISO 50001 (management de l'énergie), et des démarches d'amélioration continue, conduites notamment selon la méthodologie EFQM® (European foundation for quality management).

La RATP s'est engagée contractuellement avec Île-de-France Mobilités à mettre en œuvre un système de management environnemental sur tous ses sites industriels d'ici à 2020.

Fin 2018, 89 % des sites industriels sont certifiés ISO 14001.

> Indicateur clé

Taux des sites industriels certifiés ISO 14001 — RATP



Nombre de sites industriels certifiés ISO 14001	2016	2017	2018
RATP	74	80	82
RATP, RATP Dev	75	81	83

À travers sa politique RSE, le groupe RATP s’est engagé à promouvoir une démarche d’écoconception et d’écospécification de l’ensemble de ses projets (infrastructure, bâtiment, matériel roulant et systèmes d’information) en encourageant les choix de produits ou de systèmes moins énergivores, à durée de vie plus longue et plus performants économiquement.

La RATP s’est dotée d’un référentiel d’intégration du développement durable pour chaque étape de conception de ses projets. En phase d’étude, une recherche active de solutions écologiques est réalisée. En phase de travaux, le Groupe favorise une construction écoresponsable intégrant une démarche d’écoconception et des chantiers à faible impact environnemental. En phase d’exploitation/maintenance de l’ouvrage, la RATP privilégie l’adaptation de la température selon les saisons, l’utilisation de matériaux écologiques, la récupération des eaux de pluies ou encore la mise en place de toitures végétalisées.

La RATP a été sélectionnée en 2018 par l’Ademe pour participer à l’expérimentation du label « Énergie positive et réduction carbone » (E+C-) dans le cadre d’un projet d’atelier de maintenance des trains.

En Île-de-France, les garages et sites de maintenance des nouvelles lignes de tramway produisent une partie de leur énergie grâce à des panneaux photovoltaïques, des pompes à chaleur reliées à des sondes géothermiques ou encore des puits canadiens.



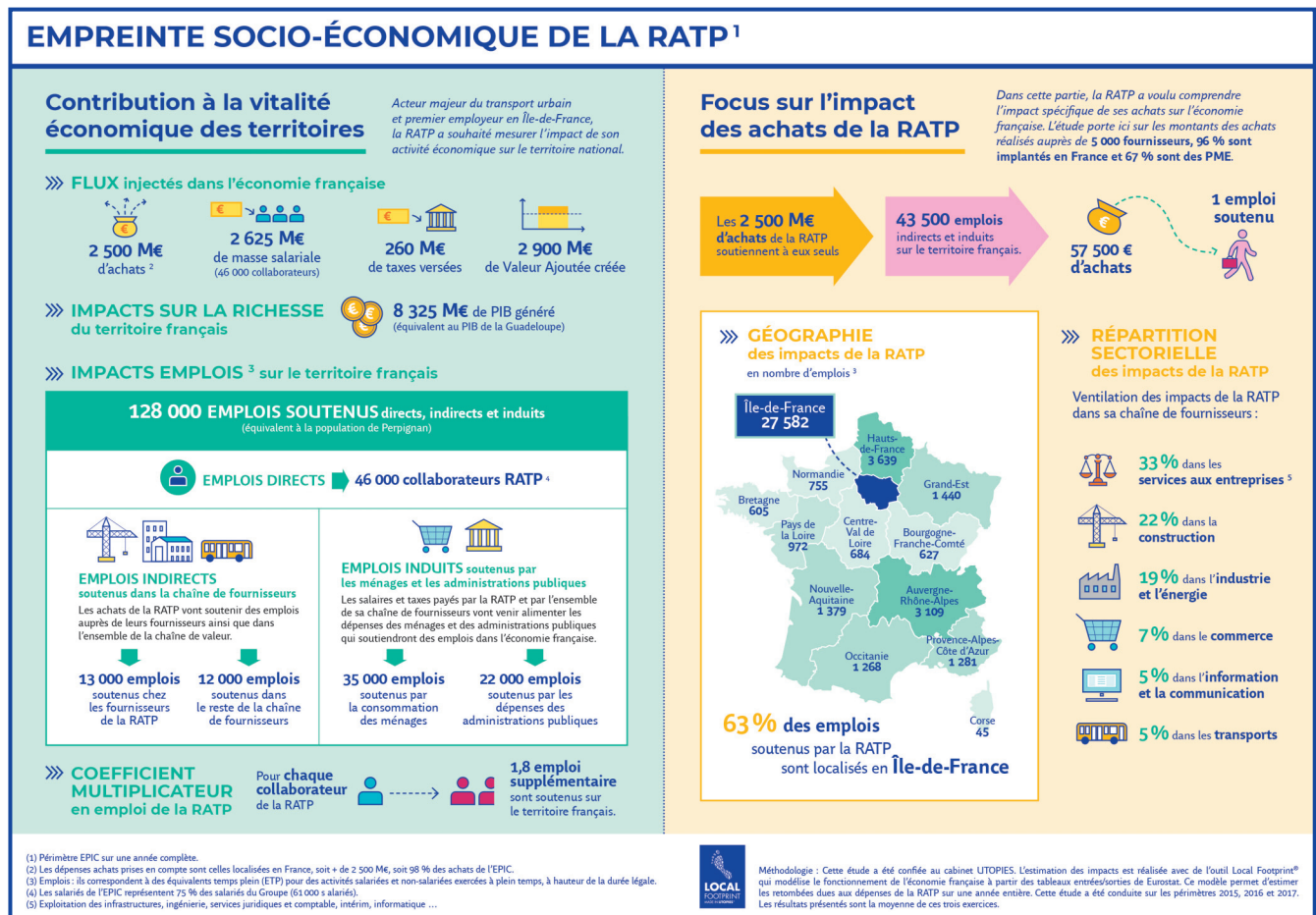
Orientation 3 de la politique RSE : Affirmer notre responsabilité sociale et sociétale

Pour le groupe RATP, affirmer sa responsabilité sociale et sociétale, c'est à la fois contribuer à l'égalité des chances, favoriser le dialogue social quel que soit le contexte, agir contre l'exclusion sociale à tous les niveaux et devenir partenaire de projets d'intérêt collectif. C'est aussi protéger les données personnelles de ses clients et s'assurer, dans toutes ses activités et dans tous les environnements, de l'exemplarité de ses pratiques envers ses salariés comme envers ses fournisseurs, ses partenaires et les territoires sur lesquels le Groupe opère.

Axe 3.1 — Contribuer à la vitalité économique et à la solidarité dans les territoires

Face à la croissance de la population, aux migrations urbaines et aux défis environnementaux, économiques et sociétaux qui en découlent, les acteurs du transport ont un rôle stratégique à jouer pour améliorer la qualité de vie des habitants et pour rendre la ville plus inclusive. En France, le groupe RATP contribue, au travers de ses activités, au développement économique et social des territoires sur lesquels il opère et participe à la mise en œuvre des politiques publiques en faveur de l'emploi et de la lutte contre les exclusions.

Empreinte socio-économique de la RATP en France sur les trois dernières années (2015-2017)



(1) Périmètre EPIC sur une année complète.
 (2) Les dépenses achats prises en compte sont celles localisées en France, soit + de 2 500 M€, soit 98 % des achats de l'EPIC.
 (3) Emplois : ils correspondent à des équivalents temps plein (ETP) pour des activités salariées et non-salariées exercées à plein temps, à hauteur de la durée légale.
 (4) Les salariés de l'EPIC représentent 75 % des salariés du Groupe (61 000 + salariés).
 (5) Exploitation des infrastructures, ingénierie, services juridiques et comptable, intérim, informatique ...



Méthodologie : Cette étude a été confiée au cabinet UTOPIES. L'estimation des impacts est réalisée avec de l'outil Local Footprint[®] qui modélise le fonctionnement de l'économie française à partir des tableaux entrées/sorties de Eurostat. Ce modèle permet d'estimer les retombées dues aux dépenses de la RATP sur une année entière. Cette étude a été conduite sur les périmètres 2015, 2016 et 2017. Les résultats présentés sont la moyenne de ces trois exercices.

Favoriser l'insertion sociale et professionnelle

L'approche du Groupe se développe autour de quatre axes complémentaires :

1. une politique ressources humaines engagée en faveur de la diversité et l'égalité des chances notamment au travers :
 - de programmes de sensibilisation et de formation sur les enjeux de diversité et d'égalité des chances, dans toutes les filiales du Groupe,
 - d'actions pour la féminisation des métiers. En 2018, 19,2% des recrutements de la RATP étaient féminins,
 - d'actions pour l'emploi des personnes en situation de handicap, 126 recrutements par la RATP en 2018,
 - d'une politique volontariste pour l'emploi des jeunes (559 contrats en alternance ont été signés en 2018 par la RATP);
2. l'action de la Fondation groupe RATP favorise la mobilité sociale grâce à quatre programmes d'accès à la culture, l'éducation, l'emploi ou la transition écologique;
3. une politique d'achats socialement responsables;
4. des actions de prévention à travers le recueil social de la RATP.

53% des filiales de RATP Dev interrogées en 2018 ont des démarches ou des accords spécifiques locaux pour permettre l'embauche des publics les plus fragiles

Favoriser l'emploi sur les territoires

Les agences de développement territorial de la RATP sont des relais de l'entreprise dans la mise en œuvre de la politique de lutte contre les exclusions dans les territoires les plus exposés en Île-de-France. En 2018, la RATP mène plusieurs programmes d'actions visant à lever les freins à l'emploi :

- la participation à 75 forums emploi, en collaboration avec les écoles, qui ont permis à la RATP de rencontrer près de 8 200 personnes;
- l'organisation de plus de 167 réunions d'information collectives et publiques, et de 47 visites de site pour 8 891 personnes en partenariat avec les acteurs de l'insertion et de l'emploi, pour présenter les métiers de la RATP et les procédures de recrutement du Groupe;
- 355 Ateliers mobilité® pour 3 173 personnes inscrites dans ce programme et plus de 24 000 bénéficiaires depuis 2008.

Depuis dix ans, la RATP organise des Ateliers mobilité® en Île-de-France, avec une structure partenaire (organisme public, entreprise ou association) chargée de recruter les participants inscrits dans un parcours d'insertion professionnelle ou sociale. L'enjeu ? Sensibiliser les populations peu ou pas habituées aux réseaux de transports en commun, à leur utilisation et aux outils à leur disposition.

Une étude Ipsos (2016) a révélé que 87% des participants conseilleraient à d'autres personnes de suivre un Atelier mobilité®, 60% souhaiteraient participer à un autre Atelier mobilité®, et 59% ont moins de crainte de prendre les transports en commun.

En 2018, London United Busways (LUB), filiale de RATP Dev au Royaume-Uni, a lancé « Deuxième chance », un projet pilote en partenariat avec l'association Achieving for children. Dans son dépôt de Tolworth, LUB a mis en place un programme alliant travaux d'intérêt général et sensibilisation aux opportunités d'apprentissage au sein du Groupe pour de jeunes délinquants. Transport for London étudie un déploiement plus large de cette initiative sur le territoire.

Les achats, un levier pour l'emploi des publics les plus fragiles

La RATP a la conviction que les achats peuvent contribuer aux politiques publiques en direction des personnes rencontrant des difficultés d'accès à l'emploi.

Nos actions

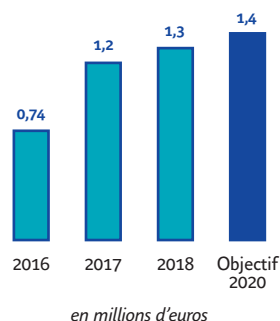
Les achats solidaires

La RATP confie des prestations aux établissements et services d'aide par le travail (Esat) et entreprises adaptées (EA) qui emploient des travailleurs handicapés, principalement pour le blanchissage des tenues de maintenance, l'entretien des espaces verts, les prestations traiteurs, l'impression, la destruction de documents, etc. Elle étend progressivement ces pratiques aux prestations et fournitures industrielles : en 2018, un marché de fournitures de pièces de tôlerie pour péage et monétique a ainsi été attribué à une EA.

Parallèlement, la RATP confie aux structures de l'insertion par l'activité économique (SIAE), qui emploient des personnes inscrites dans un parcours d'insertion, des prestations telles que la gestion et le recyclage de déchets, l'entretien d'espaces verts le long des voies du tramway T2, le nettoyage de bases vie sur des chantiers, la restauration/traiteur. La RATP s'est fixé pour objectif d'accroître le montant de ces achats et de diversifier les activités. La pose de stickers d'information voyageurs dans les RER A et B réalisée par des entreprises d'insertion en 2018 illustre cet engagement.

> Indicateur clé

Montant des achats solidaires – RATP



En 2018, les achats solidaires ont représenté 1,3 million d'euros, l'objectif est d'accroître ce montant à +40% d'ici à 2020 par rapport à 2016.

Notre objectif

Développer les achats solidaires et atteindre **1,4** million d'euros par d'ici à 2020

Des clauses contractuelles en faveur de l'insertion

Depuis une dizaine d'années, le Groupe intègre des clauses d'insertion dans les marchés qui s'y prêtent. Les fournisseurs ont l'obligation de confier un certain volume d'heures de travail à des personnes qui rencontrent des difficultés sociales ou professionnelles. Afin de s'assurer



de la qualité du dispositif et de son impact local, la RATP s'appuie sur des facilitateurs. Ils mobilisent les acteurs locaux de l'emploi, proposent aux entreprises des candidats du territoire et des structures d'insertion par l'activité économique; ils sont les garants d'une mise en œuvre locale. En 2018, 176 marchés en cours d'exécution comportent une clause d'insertion.

Les travaux du Grand Paris Express constituent une véritable opportunité pour améliorer l'insertion professionnelle et l'accès à l'emploi en Île-de-France. Ainsi, près de 700000 heures d'insertion sont prévues pour le projet de prolongement de la ligne 14 nord et sud, dont la RATP assure la maîtrise d'ouvrage déléguée.

Depuis 2011, plus de 2,1 millions d'heures d'insertion ont été réalisées, et 4 000 personnes ont bénéficié de ce dispositif, dont 385 000 heures au bénéfice de 749 personnes pour l'année 2018.

Aujourd'hui, 100% des grands projets de travaux incluent une stratégie d'insertion et 100% des marchés d'un montant supérieur à 2 millions d'euros font l'objet d'une étude de faisabilité pour intégrer des clauses d'insertion.

> Indicateur clé

Nombre d'heures d'insertion réalisées (clauses et achats aux SIAE)	2016	2017	2018
RATP	359000	420000	385000

Des pratiques d'achat en faveur des PME

L'implication de la RATP sur les territoires se matérialise également par un engagement auprès des PME. Pour favoriser l'accès des PME à ses marchés, la RATP a mis en place plusieurs mesures, comme la simplification des procédures administratives de candidature ou encore la réduction du plancher de capacité financière des candidats.

Les PME représentent 66,4% des fournisseurs de la RATP et 20,4% du montant des achats.

La Charte RSE du Grand Paris reprend et formalise ces engagements spécifiques en direction des PME. Tous les ans, l'association Pacte PME réalise pour la RATP un baromètre de la relation client-fournisseurs PME. En 2018, la RATP a obtenu la note « A » sur une échelle comportant quatre niveaux : cette note évalue la qualité de la relation et des actions menées en direction des PME.

Lutter contre la grande exclusion

La RATP, en tant qu'entreprise publique, ne peut rester indifférente à l'expression des phénomènes de grande exclusion dans ses espaces. Signataire du Pacte parisien de lutte contre la grande exclusion, elle consacre environ 7 millions d'euros par an à l'aide aux personnes sans abri présentes sur son réseau. La mission de lutte contre la grande exclusion porte cet engagement, en conciliant logique d'entreprise et logique « humaine » et en plaçant au centre la question du lien et de la relation avec les personnes aidées. Le recueil social est une structure dédiée de la RATP créée en 1994, composée d'une soixantaine d'agents volontaires et formés. Sa mission principale consiste à

être au contact quotidien des personnes sans abri présentes dans ses espaces et à les orienter, si elles le souhaitent, vers des espaces solidarité insertion ouverts en journée ou des centres d'hébergement d'urgence en période de grand froid.

> Indicateur clé

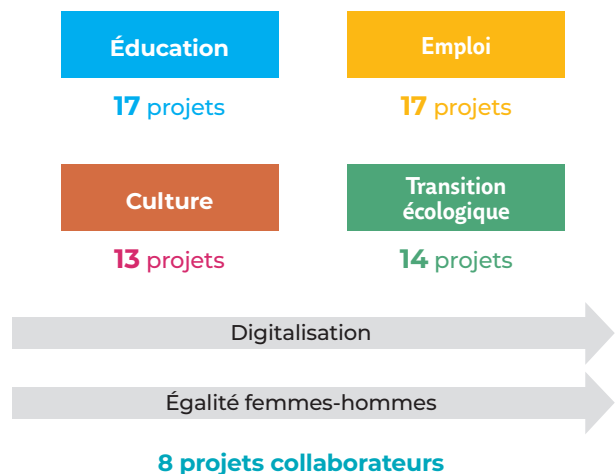
Taux d'accompagnement des personnes sans abri vers des structures d'accueil	2016	2017	2018
RATP	-	69%	73%

Une Fondation au service des territoires

La Fondation groupe RATP soutient des projets d'intérêt général, inclusifs, au cœur des territoires d'implantation du Groupe. Elle agit en faveur de la mobilité sociale, à travers ses quatre programmes « d'accès à » : la culture, l'éducation, l'emploi ou la transition écologique. La Fondation accorde une attention particulière aux enjeux de la digitalisation ou de l'égalité femmes-hommes, pris en compte dans, respectivement, 14,4% et 11,6% des 69 projets soutenus en 2018.

De façon complémentaire, la Fondation propose aux collaborateurs différents dispositifs d'engagement solidaire.

La Fondation groupe RATP articule sa démarche de mécénat autour de 4 programmes « d'accès à ... » :



Favoriser l'accès à l'emploi de publics éloignés

Le programme d'accès à l'emploi (204 500 euros de dotations, 17 conventions) favorise l'insertion professionnelle à travers des projets variés. À Champigny-sur-Marne, l'association Sapiens Brushing accompagne des femmes migrantes grâce à des techniques issues du théâtre. Avec les filiales de RATP Dev à Magny-en-Vexin et Boulogne-sur-Mer, la Fondation soutient l'Association pour le droit à l'initiative économique, qui appuie la création de microentreprises grâce au microcrédit.

Promouvoir la mixité sociale dans l'accès à l'éducation

Le programme d'accès à l'éducation (268 770 euros de dotations, 17 conventions) vise à favoriser la réussite de tous. Le dispositif « Trajets d'avenir » – « Un étudiant, une bourse, un mentor », contribue à la mixité sociale dans les parcours d'excellence; 69 étudiants sont accompagnés par 63 mentors du Groupe. « Tendre la main » combat l'échec scolaire aux Mureaux, dans les Yvelines. L'Alliance pour l'éducation lutte contre le décrochage scolaire au collège.

Soutenir l'accès à la culture pour tous

Le programme d'accès à la culture (186 418 euros de dotations, 13 conventions) soutient les initiatives « champ social » d'institutions culturelles, mais aussi les actions de pédagogie culturelle des associations au plus près du terrain. En 2018, la Fondation a choisi de soutenir le projet « Computer Grrls » de la Gaîté Lyrique, qui contextualise la place des femmes dans l'histoire des technologies digitales et déconstruit les préjugés.

Encourager les pratiques écoresponsables

Le programme d'accès à la transition écologique (98 805 euros de dotations, 14 conventions), lancé en 2018, encourage les comportements écoresponsables. La Fondation accompagne des interventions de sensibilisation et des initiatives concrètes : préservation de l'eau, réemploi, recyclage ou encore lutte contre le gaspillage alimentaire. Ainsi, Linkee met en contact, via une application dédiée et des bénévoles « transporteurs », des structures proposant des surplus alimentaires avec des associations bénéficiaires.

Conforter l'engagement associatif des collaborateurs

La Fondation soutient des projets associatifs dans lesquels les collaborateurs du Groupe sont personnellement impliqués (45 000 euros de dotations, huit conventions).

> Indicateur clé

Nombre de bénéficiaires directs et indirects des projets de la Fondation	2016	2017	2018
Groupe RATP	60 358	40 088	44 383

Axe 3.2 — Favoriser un management stimulant l'engagement des salariés

En complément des informations traitées dans cette partie, l'ensemble des données sociales est disponible dans le bilan social de la RATP publié sur le site Internet.

En s'appuyant sur les femmes et les hommes qui la composent, la RATP favorise la performance et le développement du Groupe en renforçant un cadre de travail plus stimulant et en soutenant l'épanouissement professionnel de tous les collaborateurs, tout en garantissant les compétences nécessaires à son développement.

L'engagement des salariés dépend également de leur management. La RATP accompagne ses managers pour favoriser l'intelligence collective au sein des équipes.

Optimiser la gestion des compétences

La formation professionnelle continue est incontournable à la fois pour assurer le renouvellement des compétences, pour professionnaliser les salariés, pour intégrer les ruptures technologiques, et pour que chacun puisse se développer au travers de son parcours professionnel.

L'année 2018 a été marquée par la définition des nouvelles orientations triennales de la formation professionnelle 2018-2020 et par la signature du nouvel accord sur la formation professionnelle continue 2018-2022.

L'offre de l'université groupe RATP (UGR) propose des programmes transversaux de formation et de développement des compétences, catégoriels et métiers. Elle accueille aussi un centre de formation des apprentis de la mobilité urbaine durable (CFA MUD) dédié à l'insertion des jeunes.

La personnalisation du parcours formation de chaque salarié fait aussi partie des enjeux clés de la RATP. L'objectif est de responsabiliser chaque salarié dans ses choix de formation tout en assurant un soutien de la fonction RH pour le guider. Cette vision innovante de la gestion des compétences est assurée notamment via le *digital learning*, dont la mise en place sera finalisée à l'horizon 2022, mais également par la mise en œuvre d'un outil digital qui permettra à chacun des salariés de renseigner son espace collaborateur et d'être acteur de son parcours.

La gestion des parcours professionnels évolue également. La RATP systématise la tenue des entretiens professionnels (avec un taux de réalisation de 93%) qui permettent d'identifier les souhaits de mobilité des salariés et leurs besoins en formation.

3 salariés sur 4 formés chaque année à la RATP
569 contrats en alternance au niveau du Groupe

6,5% de la masse salariale consacrée à former les employés

Attirer et retenir les talents

La performance de la RATP repose notamment sur sa capacité à maintenir et développer son vivier de talents en France et à l'international. Les nouvelles technologies contribuent à faire émerger une nouvelle concurrence, de nouveaux métiers, et donc de nouvelles compétences. Dans ce contexte, attirer et fidéliser les talents sont des enjeux essentiels pour permettre au Groupe de rester compétitif.

Afin de renforcer son attractivité, le Groupe a lancé son programme ambassadeurs sur les réseaux sociaux et dans les écoles cibles auprès des étudiants. Les ambassadeurs sont des salariés actifs sur les réseaux sociaux (Facebook, Instagram, LinkedIn) qui contribuent ainsi à mieux faire connaître le Groupe et ses métiers.

La RATP participe également à de nombreux forums, comme le Challenge du monde des grandes écoles, et développe des partenariats ciblés.



Un recruteur reconnu

3761 embauches en Île-de-France par la RATP en 2018

7518 embauches pour la RATP, RATP Dev et RATP Real Estate

70^e au classement mondial Universum ingénieurs des employeurs favorisés des étudiants (+ 6 places par rapport à 2017)

Faire de la diversité un facteur de réussite

La RATP fait de la diversité l'un des fondements de sa politique ressources humaines.

La charte de la diversité et le code éthique engagent le Groupe dans une démarche solidaire et volontariste visant à lutter contre toute forme de discrimination et d'inégalité.

Un guide pratique intitulé *Laïcité et neutralité dans l'entreprise* est largement communiqué dans l'entreprise. Enfin, la délégation générale à l'éthique apporte une aide concrète pour faire vivre ces principes au quotidien.

Assurer l'égalité professionnelle et salariale entre les femmes et les hommes

L'équité de traitement entre les femmes et les hommes est un principe fondamental de la politique ressources humaines de la RATP. Cet engagement figurera dans le prochain accord en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, en cours de renégociation.

Il porte quatre engagements majeurs :

- la progression du taux de féminisation de l'entreprise;
- une disposition en faveur de la rémunération des femmes ayant eu un congé maternité et des femmes et des hommes ayant eu un congé d'adoption;
- une disposition en faveur de l'équilibre entre la vie professionnelle et la vie privée;
- une disposition en faveur de la féminisation des comités de direction afin qu'elle soit au plus proche du taux de féminisation de la catégorie cadre de la structure concernée.

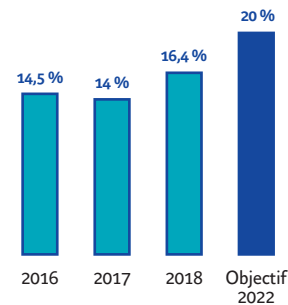
Son axe fort reste la promotion de la féminisation de certains métiers (conduite, sécurité) ainsi que la féminisation des comités de direction. La moitié des membres du comité exécutif sont des femmes.

Le programme « RATP au féminin » contribue à cette démarche. Il vise à encourager et faciliter l'accès des femmes à tous les métiers du Groupe. Une étude réalisée auprès de 7 500 salariés par un organisme indépendant a permis d'identifier les attentes et besoins de ses collaboratrices et de définir des axes de travail : amélioration de l'équilibre vie privée-vie professionnelle, féminisation des instances dirigeantes et des équipes, développement du leadership féminin, augmentation du recrutement de femmes. Il contribue aussi à sensibiliser les salariés sur la mixité, notamment au travers de conférences sur des thématiques telles que la lutte contre les stéréotypes, d'ateliers de réflexion sur l'intégration des femmes dans les équipes et d'échanges sur les bonnes pratiques.

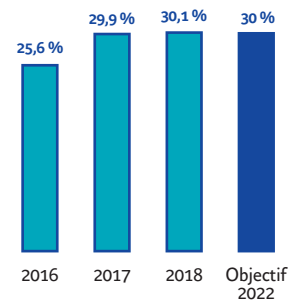
> Indicateurs clés

Le taux de féminisation est en hausse au sein de la RATP et de RATP Dev. Le taux de féminisation de la RATP est en légère hausse, passant de 20,6 % en 2017 à 21 % en 2018, tandis que celui de RATP Dev affiche une hausse plus marquée, passant de 14 % en 2017 à 16,4 % en 2018. Le taux de féminisation de RATP Real Estate est de 45 %; il est stable par rapport à 2017. Tous les résultats figurent dans le tableau des indicateurs à la fin de la déclaration de performance extra-financière.

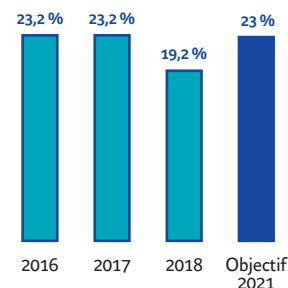
Taux de féminisation dans l'effectif total – RATP Dev



Taux de féminisation dans les cadres de direction – RATP Dev



Taux de féminisation du recrutement RATP



L'emploi et l'insertion des personnes en situation de handicap

Depuis 1994, la RATP est engagée dans le domaine du handicap au travers de protocoles d'accords avec les organisations syndicales.

Ils prévoient notamment l'augmentation du nombre de recrutements de personnes en situation de handicap et des actions concrètes sur les conditions de travail (aménagement des postes de travail, achat de matériel adapté, solutions de télétravail).

La RATP sensibilise aussi ses collaborateurs sur les sujets liés au recrutement et au maintien de l'emploi des personnes en situation de handicap. Elle contribue à faire évoluer le regard porté sur le handicap avec des modules de sensibilisation qui présentent aux salariés les bonnes pratiques favorisant l'insertion des salariés en situation de handicap dans les équipes.

Favoriser un dialogue social harmonisé et de proximité

Le dialogue social est une composante forte de l'identité du Groupe qui contribue à sa performance.

Nos actions

Prévenir les conflits sociaux

Le dialogue social repose sur l'accord relatif au droit syndical et à la qualité du dialogue social, renégocié en 2018, qui entend favoriser un dialogue social constructif privilégiant la négociation collective. Le dispositif d'alarme sociale continue à pleinement jouer son rôle : en 2018, 5 % des alarmes déposées ont abouti à un préavis de grève, et le taux de conflictualité est stable, avec 0,5 jour par an et par salarié en moyenne.

En 2018, 15 comités sociaux et économiques (CSE) ont été mis en place à l'issue des élections professionnelles, réalisées pour la première fois par vote électronique. Ils remplacent les instances représentatives du personnel (IRP), délégués du personnel (DP), comité d'entreprise (CE) et comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT). Avec cette évolution, la RATP a anticipé l'évolution de la réglementation.

Harmoniser le dialogue social au sein du Groupe

Après la mise en place d'un comité de groupe RATP France en 2012, un comité d'entreprise européen RATP a été créé en 2017. Lieu d'information, d'échanges et de consultations sur la situation et la stratégie du Groupe, il encourage le dialogue social à l'échelle européenne.

Anticiper l'ouverture à la concurrence

La RATP se prépare au nouveau paysage concurrentiel des transports urbains en Île-de-France. À partir de 2025, la RATP sera mise en concurrence pour l'exploitation de son réseau historique de bus, puis en 2030 pour le tramway et en 2040 pour le métro et le RER. Les nouvelles lignes de transport (ex. : T9, Grand Paris Express...) feront quant à elles l'objet d'une mise en concurrence pour leur exploitation dès leur ouverture. Dans ce cadre, le Groupe a mené des discussions approfondies avec l'ensemble de ses partenaires sociaux, au travers de plus de 30 réunions, pour anticiper les impacts de ce changement.

13 accords collectifs signés dans l'année

+30 réunions de préparation du cadre social avec les organisations syndicales pour l'ouverture à la concurrence

> Indicateur clé

Taux de conflictualité (1)	2016	2017	2018
RATP	0,84	0,5	0,56

(1) Nombre moyen de jours de grève par salarié par an.

Prévenir les risques professionnels et favoriser la santé des collaborateurs de la RATP

Le groupe RATP s'est engagé dans une dynamique de prévention de l'accidentologie professionnelle et d'amélioration de la santé au travail, au-delà de la conformité réglementaire. Enjeux de performance et de confiance entre le Groupe, ses collaborateurs et ses partenaires sociaux, la santé et la sécurité au travail sont au cœur des préoccupations quotidiennes.

Pour atteindre ces objectifs, le Groupe a lancé en 2016 une démarche santé-sécurité au travail, pilotée en transversal. Elle s'est concrétisée fin 2018 par la politique santé, sécurité au travail (SST) Groupe.

Nos actions

Acculturer chaque collaborateur pour faire de la santé et de la sécurité l'affaire de tous

Le Groupe a créé en 2018 l'académie de la prévention, qui a pour vocation :

- d'offrir un parcours de formation dans le domaine adapté pour le développement des compétences des collaborateurs, managers et préventeurs;
- de mobiliser les collaborateurs à travers plusieurs événements (échanges entre pairs, retours d'expérience, partage de bonnes pratiques, innovation participative...).

Une filière spécifique a été mise en place pour développer et pérenniser les compétences nécessaires aux métiers de la prévention, au regard notamment des évolutions d'organisation et de technologies.

Ancrer la prévention des risques professionnels au cœur des pratiques métiers

La démarche santé-sécurité au travail s'appuie sur la prévention des risques professionnels, au plus près du terrain, avec des actions adaptées et ancrées dans les pratiques métiers, et ce, dès l'initialisation d'un projet, d'une nouvelle activité, d'une modification de l'organisation ou lors de l'acquisition d'un nouvel équipement.

La prévention des risques professionnels repose sur :

- une méthode d'évaluation dynamique des risques professionnels;
- une organisation transversale robuste pour les interventions d'entreprises extérieures;
- une prise en compte et un accompagnement des situations de travail spécifiques pour favoriser l'employabilité durable des collaborateurs grâce aux actions conjointes de tous les services concernés.



La RATP s'est fixé des objectifs ambitieux à atteindre d'ici à 2020 (par rapport à 2015) :

- diviser par 2 la fréquence et la gravité des accidents de travail;
- diviser par 2 le nombre de salariés en instance de reclassement suite à une décision d'invalidité définitive;
- certifier 100 % des unités opérationnelles selon l'ISO 45001 ou l'OHSAS 18001.

> Indicateurs clés

	2016	2017	2018	Objectif 2020 (par rapport à 2015)
Taux de fréquence des accidents du travail				
RATP	35,36	32	31,36	/ 2
Taux de gravité des accidents du travail				
RATP	2,64	2,63	2,88	/ 2
Nombre de salariés en situation d'invalidité définitive et en instance de reclassement				
RATP	288	286	284	/ 2
Part des unités opérationnelles certifiées ISO 45001 ou OHSAS 18001				
RATP	–	50%	55%	100%

Au sein de la RATP, le taux de fréquence connaît une baisse marquée de plus de 22 % depuis trois ans, passant de 40 en 2015 à 31 en 2018. À l'inverse, le taux de gravité est en légère augmentation. Il est à noter que 53 % des jours d'arrêt sont issus de périodes antérieures à 2018. Les principaux motifs de déclarations d'accidents du travail sont les agressions et les chutes de plain-pied, pour lesquelles des plans d'action de prévention et de réduction sont engagés et portés au plus haut niveau de l'entreprise.

Sécuriser les salariés à l'étranger

La priorité du groupe RATP est de garantir à tous les salariés un haut niveau de sûreté/sécurité lors des déplacements professionnels et des séjours à l'étranger. La mission sûreté à l'international, sous l'égide de la délégation générale au management des risques, conduit une politique de prévention des risques sanitaires et sécuritaires, en coopération avec le ministère de l'Europe et des Affaires étrangères (MEAE), le Centre interentreprises de l'expatriation (Cindex), les médecins référents de la RATP, les assureurs et des prestataires spécialisés. Des procédures et des outils (cartographie mensuelle des risques pays, guide sûreté, formations e-learning selon les niveaux de risque, application mobile, hotline sécuritaire et sanitaire, géolocalisation selon des critères choisis par le salarié...) sont mis en œuvre pour que chaque salarié puisse préparer son voyage et son séjour dans les meilleures conditions.

En lien avec la démarche sûreté du Groupe, RATP Dev a mis en place une charte sûreté concernant le déplacement de ses collaborateurs, ainsi que des procédures et processus pour gérer au mieux la sécurité des personnels selon les pays visités et les risques encourus.

Par ailleurs, RATP Dev a mis en place des procédures de sécurité adaptées dans toutes ses opérations, partout dans le monde, pour assurer la sécurité de ses collaborateurs.

Axe 3.3 — S'assurer de la loyauté des pratiques dans notre chaîne de valeur

Pour le groupe RATP, il est essentiel que tous ses collaborateurs agissent selon des valeurs communes. En 2015, la délégation générale à l'éthique a été créée afin de faire vivre l'éthique dans le Groupe.

L'éthique, socle de nos actions et de nos comportements au service de nos clients

Nos actions

- **Mise à jour du code éthique** : adopté en 2011, il rappelle les valeurs du Groupe. Il constitue le socle commun à tous les salariés et guide les actions de chacun au quotidien. En 2018, il a été mis à jour et approuvé par les instances représentatives du personnel. Il sera définitivement adopté début 2019.
- **Mise à jour de la ligne d'alerte** : mise en place en 2011, elle est en cours de mise à jour pour répondre aux exigences de la loi dite « Sapin II », notamment en matière de sécurisation du traitement des données et de protection des lanceurs d'alerte. Elle concernera, à partir de 2019, l'ensemble du Groupe et sera déployée en même temps que le nouveau code éthique. Elle permettra également de disposer de données significatives à partir de la fin de l'exercice 2019.
- **Le plan « Travailler ensemble »** : lancé en 2016 à la RATP après une large concertation avec les organisations syndicales, il met en avant la pédagogie pour expliquer les comportements inappropriés quand les conditions du « travailler ensemble » ne sont pas réunies. Tous les ans, à l'occasion de la journée de la laïcité, la RATP organise la Semaine du travailler ensemble. Elle permet d'évoquer le sujet du fait religieux en entreprise, mais aussi de susciter des échanges entre salariés sur les sujets de société qui peuvent s'inviter dans la vie de l'entreprise. Un cycle de conférences sur le fait religieux en entreprise a été mis en place pour renforcer la culture des cadres du Groupe sur ces questions.

69% des cadres et agents de maîtrise managers de la RATP formés à l'éthique à fin 2018

Pour la deuxième année consécutive, le Groupe a réalisé en 2018 un baromètre du climat éthique afin d'avoir une vision de la perception des questions d'éthique. Cette deuxième édition a été élargie à l'ensemble du Groupe. Elle fait apparaître une bonne appropriation des questions d'éthique, de conformité et de RSE par les managers, tout en soulignant la nécessité de poursuivre les efforts en matière de formation, notamment vis-à-vis des opérateurs.

Évasion fiscale

Le groupe RATP s'est toujours engagé à conduire ses activités dans un environnement éthique des affaires. Le code éthique du groupe RATP s'inscrit dans la continuité des engagements pris par la RATP, qui a adhéré en 2003 au Pacte mondial des Nations unies et s'est ainsi engagée à respecter les 10 principes fondateurs en matière de

droits de l'homme, de conditions de travail, d'environnement et de lutte contre la corruption. Dans ce cadre, le groupe RATP fait de la transparence fiscale et de la lutte contre l'évasion fiscale un principe de gestion. L'ambition du groupe RATP est de conduire ses activités en France et à l'international en se conformant aux lois des pays, ainsi qu'aux principes de l'OCDE sur les prix de transfert pour les multinationales et les administrations fiscales.

Conformément à ses obligations légales, le groupe RATP a effectué sa déclaration pays par pays en déclarant la répartition de ses bénéfices, impôts et activités par juridiction fiscale.

Programme de *compliance* : pour une vigilance accrue dans la conduite des affaires

Dans un environnement concurrentiel et législatif en pleine mutation, le groupe RATP est engagé dans une démarche de transparence fondée sur le respect des meilleurs standards français et internationaux en matière de conduite des affaires. Dans cette optique et suite à la loi Sapin II, le Groupe a créé un pôle conformité pour s'adapter aux enjeux mondiaux de la *compliance* (en français, « conformité »). Il est en charge d'établir et de mettre en œuvre les programmes de *compliance*, qui couvrent notamment les sujets de la lutte contre la corruption, des pratiques anticoncurrentielles et de la représentation d'intérêts.

Pour bâtir le programme anticorruption, le Groupe s'est basé sur les huit piliers de la loi Sapin II, comme sur les recommandations et le questionnaire de contrôle de l'Agence française anticorruption.

De nombreuses démarches sont en cours :

- le code de conduite des affaires : validé par les IRP en 2018, il a été annexé aux règlements intérieurs, diffusé, et sera complété par des procédures concrètes portant sur les cadeaux, invitations, sponsoring, actions caritatives, partenariats, conflits d'intérêts, paiement de facilitation et lobbying en 2019;
- un programme de formation obligatoire des dirigeants et personnels exposés aux risques de corruption et de trafic d'influence;
- une cartographie des risques de corruption au niveau du Groupe et au niveau de la RATP et de ses filiales de 1^{er} rang a été achevée en 2018, et une cartographie des filiales de 2^e rang sera réalisée en 2019. Les risques *compliance* du groupe RATP, tels qu'identifiés notamment dans le cadre de la loi Sapin II, concernent la corruption, le favoritisme, le trafic d'influence, le respect du droit de la concurrence, etc. Les pratiques anticoncurrentielles feront l'objet d'un plan d'action spécifique en 2019;
- à la RATP, pour sept départements, des procédures de contrôle comptables dédiées à la prévention du risque de corruption ont été élaborées en 2018. Elles feront l'objet de tests pilotes en 2019. D'autres procédures et évaluations internes, découlant notamment de l'application des futures procédures cadeaux et lobbying, vont être mises à jour.

Un dispositif d'évaluation des tiers avec lesquels le groupe RATP travaille est également prévu en 2019. Aucun cas de corruption avéré n'a été déclaré en 2018.

Toujours en conformité avec la loi Sapin II, le groupe RATP réalise sa déclaration d'intérêts à la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique. Le Groupe adhère en 2018 à huit organisations de représentations d'intérêt : l'Union de transports publics ferroviaires, le Cercle de l'industrie, Avenir transports, TDIE, l'Association européenne des véhicules électriques routiers, le Comité de liaison des entreprises ayant exercé leur éligibilité, l'Association française du gaz naturel pour véhicules et l'Association des grands utilisateurs de réseaux radio d'exploitation.

En 2018, le Groupe a signé la charte d'adhésion au Forum des entreprises engagées réuni par Transparency International. Le Groupe témoigne ainsi de son engagement et pourra participer à des réunions d'échanges et de bonnes pratiques.

Gestion des données personnelles

Le Règlement général relatif à la protection des données (RGPD), entré en application le 25 mai 2018, renforce les principes de la protection des données à caractère personnel issus de la loi informatique et libertés. La RATP, qui dispose d'un correspondant informatique et libertés depuis dix ans, a nommé un délégué à la protection des données qui pilotera un réseau de correspondants à la protection des données au sein des départements et filiales (RATP, RATP Habitat, RATP Real Estate, RATP Connect et RATP Travel Retail). Ce réseau est un point de contact avec les autorités de contrôle, les salariés et les parties prenantes externes du Groupe. Il a pour principale mission de conseiller les collaborateurs pour veiller au respect du RGPD. Un plan de sensibilisation a été mis en place pour l'ensemble des collaborateurs.

RATP Dev et ses filiales, ainsi que RATP Smart Systems et ses filiales, disposent chacun de leur propre délégué à la protection des données.

> Indicateur clé

Nombre de notifications adressées à la Cnil en cas de violation de données à caractère personnel	2016	2017	2018
RATP / RATP Real Estate / RATP Habitat / RATP Travel Retail / RATP Connect	-	-	0



Risques et vigilance dans la chaîne d'approvisionnement

5 269 fournisseurs de la RATP

96 % de fournisseurs en France

Depuis 2012, une démarche d'achats responsables accompagne les acheteurs et les prescripteurs pour améliorer de manière continue les pratiques du Groupe grâce à une organisation dédiée et à un plan de formation et de sensibilisation.

Le développement durable est intégré tout au long du processus achats, depuis la stratégie achats jusqu'à l'exécution du contrat. Les acheteurs veillent à définir des stratégies d'achats conformes à la politique et aux valeurs du Groupe avec l'appui des prescripteurs. Les offres des fournisseurs sont sélectionnées sur des critères qualité-coût-délais, mais également RSE, avec pour objectif la maîtrise des risques sociaux et environnementaux.

En 2018, 16 % de dossiers achats intègrent des exigences, des clauses ou des critères RSE.

Nos actions

Une approche volontaire pour se conformer aux exigences du devoir de vigilance

Depuis 2017, la loi relative au devoir de vigilance demande aux entreprises d'identifier et de maîtriser les risques liés aux droits humains, aux libertés fondamentales, à la santé et à la sécurité, et à l'environnement sur leur chaîne d'approvisionnement. Si la RATP, en tant qu'établissement public industriel et commercial (Epic), n'est pas directement concernée, sa filiale RATP Dev est, elle, soumise à ces nouvelles obligations. Afin de renforcer sa démarche d'achats responsables au niveau Groupe, une cartographie des risques *compliance* sur la partie achats est en cours de réalisation.

Les audits fournisseurs, une approche ciblée en place depuis plusieurs années

Lorsque des risques ont été identifiés, dans la chaîne d'approvisionnement ou pour des achats stratégiques tels que le matériel roulant (bus, trains, tramways), la RATP déclenche des audits sociaux et/ou environnementaux pour vérifier les conditions de production chez ses fournisseurs :

- **du secteur matériel roulant (bus électriques)**

La RATP fait réaliser, avant l'attribution du marché, des audits sur les sites de production des principaux composants (assemblage, traction, batteries). Confiés à un cabinet spécialisé, ils portent sur le système de management environnemental, le respect des conventions fondamentales de l'OIT (travail des enfants, liberté syndicale, santé et sécurité des travailleurs) et chaîne d'approvisionnement;

- **du secteur de l'habillement**

Le secteur textile est fréquemment pointé du doigt par la société civile depuis le drame du Rana Plaza au Bangladesh en 2013, et notamment quant aux conditions de travail et au respect des droits de l'homme pour les travailleurs des chaînes d'approvisionnement. Dès 2000, la RATP a mis en place des audits sociaux systématiques des sites de confection, dont les résultats conditionnent l'attribution du marché. Ces audits (selon le référentiel WCA) sont réalisés par des cabinets spécialisés et indépendants. Les fournisseurs connaissent le niveau d'exigence de la RATP, et les sites non conformes sont désormais exceptionnels.

100 % des sites de confection des fournisseurs audités par un prestataire externe sur les aspects sociaux avant attribution du marché

> Indicateur clé

Nombre d'audits sociaux réalisés dans l'année (secteur habillement)	2016	2017	2018
RATP	2	9	12

L'augmentation du nombre d'audits sociaux de 9 à 12 en 2018 est due à la réalisation d'audits dans le secteur du matériel roulant bus.

La lutte contre le travail illégal

Consciente des risques liés au travail dissimulé sur les marchés à forte part de main-d'œuvre, en particulier les marchés de travaux, la RATP s'est dotée, dès 2010, d'une procédure interne qui définit les obligations et les responsabilités des différents départements. La RATP s'est par ailleurs engagée dans le cadre de la Charte RSE du Grand Paris à lutter contre le travail illégal.

Les moyens mis en œuvre sont notamment :

- le recours aux services d'e-attestations : il facilite la collecte des documents réglementaires des fournisseurs et sous-traitants (Urssaf, Kbis, travailleurs étrangers). Ces documents sont requis avant attribution du marché, puis tous les six mois pendant la durée du contrat;
- le contrôle des accès sur les chantiers : en 2017, la procédure pour la délivrance de cartes d'accès a été renforcée, et des contrôles sur site sont réalisés par la RATP elle-même ou par des prestataires extérieurs.

Tableau d'indicateurs

ORIENTATION 1 : ÊTRE UN ACTEUR MAJEUR DE LA MOBILITÉ ET LA VILLE DURABLE

	2016	2017	2018	Cible
Axe 1.1. Construire une offre de mobilité connectée et globale accessible à tous				
Temps moyen de présence journalière du GPSR (groupe de protection et de sécurité des réseaux) – RATP (heures-équipe/jour)	534	535	561	
Évolution de l'accidentologie des réseaux ferrés – RATP (nombre d'accidents annuels rapporté au million de kilomètres commerciaux)	19,72	20,23	22	
Évolution de l'accidentologie du réseau Bus – RATP (taux d'accidents aux 100 000 km)	7,12	7,01	6,72	
Taux de satisfaction des voyageurs – RATP (source : enquête de perception Île-de-France Mobilités)	81,7%	81,4%	80,6%	
Taux de lignes de bus accessibles – RATP	72%	79%	83%	100% d'ici à 2022
Taux de gares RER accessibles – RATP	97%	97%	97%	100% d'ici à 2021
Taux du personnel d'accueil dans les gares et stations formés à l'accueil des personnes en situation de handicap mental (label S3A) – RATP	26%	37%	52%	100% d'ici à 2020
Axe 1.2. Agir en faveur de la santé environnement				
Nombre de mises en demeure ICPE – RATP	1	1	0	0
Nombre de mises en demeure ICPE – RATP, RATP Dev	1	1	0	
Taux de particules dans les trois stations du réseau Squales en $\mu\text{g}/\text{m}^3$ – RATP (concentration moyenne des particules PM10 en $\mu\text{g}/\text{m}^3$)	112	113	92	
Nombre de personnes exposées (point noir du bruit) – RATP	354	334	334	0 d'ici à 2020
Nombre de réclamations et de plaintes liées au bruit-vibrations – RATP	686	473	498	
Nombre de réclamations et de plaintes liées au bruit-vibrations – RATP, RATP Dev, RATP Real Estate	739	499	587	
Taux de matériel roulant avec un faible niveau acoustique (bus, ferrés) – RATP	–	–	54%	
Nombre de mesures champs électromagnétiques réalisées dans l'année – RATP	395	900	748	
Axe 1.3. Favoriser l'intégration urbaine et la mixité fonctionnelle				
Nombre de logements construits (en cumul) – RATP, RATP Real Estate, RATP Habitat	–	928	1 102	2 000 d'ici à 2024
Nombre de logements sociaux (en cumul) – RATP Habitat	–	855	899	1 000 d'ici 2024
Nombre d'hectares végétalisés – RATP, RATP Real Estate	1,3	1,3	2,1	4 d'ici à 2020, dont 1,3 en agriculture urbaine

ORIENTATION 2 : RÉDUIRE NOTRE EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE

	2016	2017	2018	Cible
Axe 2.1. Réduire notre empreinte carbone et économiser nos ressources				
Consommation totale d'énergie (en GWh) – RATP, RATP Real Estate	2 530	2 513	2 506	
Consommation totale d'énergie (en GWh) – RATP, RATP Dev, RATP Real Estate	3 400	3 324	3 314	
Dont consommation d'énergie pour la traction (tous modes confondus) – RATP, RATP Dev, RATP Real Estate (en GWh)	2 645	2 609	2 610	



	2016	2017	2018	Cible
Part de la consommation d'énergie pour la traction ferroviaire – RATP	38%	39%	39%	
Part de la consommation d'énergie pour la traction bus – RATP	35%	35%	35%	
Part de la consommation d'énergie des bâtiments et véhicules auxiliaires – RATP	27%	26%	26%	
Économie d'énergie réalisée par voyageur.kilomètre par rapport à 2015 – RATP	2%	5%	6%	– 20% d'ici 2025
Réduction des émissions de gaz à effet de serre par voyageur.kilomètre par rapport à 2015 – RATP	2%	6%	9%	– 50% d'ici 2025
Émissions totales de gaz à effet de serre associées aux consommations d'énergie – RATP, RATP Real Estate (en tonnes de CO ₂ équivalent)	406 557	400 015	397 033	
Émissions totales de gaz à effet de serre associées aux consommations d'énergie – RATP, RATP Dev, RATP Real Estate (en tonnes de CO ₂ équivalent)	717 515	688 771	640 952	
Émissions de gaz à effet de serre de la traction – RATP, RATP Real Estate (en tonnes de CO ₂ équivalent)	331 667	327 805	327 599	
Émissions de gaz à effet de serre de la traction RATP, RATP Dev, RATP Real Estate (en tonnes de CO ₂ équivalent)	611 135	587 171	538 722	
Émissions de gaz à effet de serre des bâtiments et véhicules auxiliaires – RATP, RATP Real Estate (en tonnes de CO ₂ équivalent)	74 889	72 210	69 434	
Émissions de gaz à effet de serre des bâtiments et des véhicules auxiliaires – RATP, RATP Dev, RATP Real Estate (en tonnes de CO ₂ équivalent)	106 380	101 600	102 230	
Consommation totale d'eau – RATP, RATP Real Estate (en m ³)	952 273	917 478	912 214	
Consommation totale d'eau – RATP, RATP Dev, RATP Real Estate (en m ³)	1 195 317	1 223 340	1 250 212	
Axe 2.2. Développer l'économie circulaire				
Quantité totale de déchets – RATP, RATP Real Estate (en tonnes)	19 167	19 939	26 858	
Quantité totale de déchets – RATP, RATP Dev, RATP Real Estate (en tonnes)	21 244	21 908	28 990	
Dont déchets dangereux (hors chantier) – RATP, RATP Real Estate (en tonnes)	4 638	4 635	4 458	
Dont déchets dangereux (hors chantier) – RATP, RATP Dev, RATP Real Estate (en tonnes)	5 471	5 501	5 348	
Dont déchets non dangereux (hors chantier) – RATP, RATP Real Estate (en tonnes)	14 529	15 304	22 400	
Dont déchets non dangereux (hors chantier) – RATP, RATP Dev, RATP Real Estate (en tonnes)	15 773	16 407	23 641	
Quantité totale de déchets valorisés – RATP, RATP Real Estate (en tonnes)	–	–	26 856	
Dont quantité de déchets valorisés pour le réemploi (en tonnes)	–	–	1 077	
Dont quantité de déchets valorisés pour la valorisation matière (en tonnes)	–	–	20 346	
Dont quantité de déchets valorisés pour la valorisation énergétique (en tonnes)	–	–	4 691	
Dont quantité de déchets valorisés pour la valorisation organique (en tonnes)	–	–	547	
Dont quantité de déchets valorisés selon d'autres modes de valorisation (en tonnes)	–	–	195	
Quantité de ballast (hors chantier) – RATP (en tonnes)	–	–	5 409	

	2016	2017	2018	Cible
Axe 2.3. Promouvoir des démarches d'amélioration continue et d'écoconception				
Nombre de sites industriels certifiés ISO 14001 – RATP	74	80	82	
Nombre de sites industriels certifiés ISO 14001 – RATP, RATP Dev	75	81	83	
Taux de sites industriels certifiés ISO 14001 – RATP	75%	82%	89%	100% d'ici à 2020

ORIENTATION 3 : AFFIRMER NOTRE RESPONSABILITÉ SOCIALE ET SOCIÉTALE

	2016	2017	2018	Cible
Axe 3.1. Contribuer à la vitalité économique et à la solidarité dans les territoires				
Nombre d'emplois directs, indirects et induits par les activités de la RATP	–	128 603	128 000	
Nombre d'emplois indirects et induits par les achats (chiffre d'affaires facturé) – RATP	43 988	43 876	43 500	
Montant des achats solidaires – RATP, RATP Real Estate (en millions d'euros)	0,74	1,2	1,3	1,4 d'ici à 2020
Nombre d'heures d'insertion réalisées – RATP, RATP Real Estate	359 000	420 000	385 000	
Nombre de bénéficiaires des heures d'insertion – RATP, RATP Real Estate	643	763	749	
Taux de PME parmi les fournisseurs – RATP, RATP Real Estate	66,4%	66,7%	66,4%	
Nombre de bénéficiaires des Ateliers mobilité® – RATP	3 997	3 313	3 173	3000
Nombre moyen de personnes sans abri accompagnées chaque jour – RATP	–	115	117	
Taux d'accompagnement des personnes sans abri vers des structures d'accueil – RATP	–	69%	73%	
Nombre de bénéficiaires directs et indirects des projets de la Fondation groupe RATP	60 358	40 088	44 383	
Nombre de projets soutenus par la Fondation groupe RATP	67	57	69	
Axe 3.2. Favoriser un management stimulant l'engagement des salariés				
Effectif total – RATP	45 144	45 756	46 064	
Effectif total – RATP, RATP Dev, RATP Real Estate	56 526	57 326	59 889	
Taux de turnover – RATP	6,81%	7,41%	6,42%	
Nombre d'embauches – RATP	3 500	4 117	3 761	
Nombre d'embauches – RATP, RATP Dev, RATP Real Estate	5 304	5 988	7 518	
Nombre de départs – RATP	3 660	3 713	3 329	
Dont retraites	1 749	1 715	1 040	
Dont démissions	167	234	314	
Dont licenciements et autres départs à l'initiative de l'employeur	308	293	403	
Dont autres	1 436	1 471	1 572	
Nombre de départs – RATP, RATP Dev, RATP Real Estate	5 591	5 436	5 725	
Dont retraites	1 848	1 834	1 173	
Dont démissions	1 184	1 131	1 430	
Dont licenciements et autres départs à l'initiative de l'employeur	718	623	926	
Dont autres	1 841	1 848	2 196	
Nombre de contrats en alternance – RATP	292	417	559	
Nombre de contrats en alternance – RATP, RATP Dev, RATP Real Estate	298	425	569	
Taux de promotion au regard de la catégorie de départ – RATP	13,4%	12,0%	11,6%	



	2016	2017	2018	Cible
Taux de mobilité – RATP	–	–	8%	
Opérateurs	–	–	5%	
Maîtrises	–	–	13%	
Cadres	–	–	13%	
Progression moyenne des salaires – RATP	2,00%	2,64%	2,30%	
Nombre total d'heures de formation – RATP	2 121 914	2 187 598	1 951 189	
Nombre total d'heures de formation – RATP, RATP Dev, RATP Real Estate	2 380 373	2 425 368	2 233 309	
Taux de féminisation dans l'effectif total – RATP	20,3%	20,6%	21%	
Taux de féminisation dans l'effectif total – RATP Dev	14,5%	14,0%	16,4%	20 % d'ici à 2022
Taux de féminisation dans l'effectif total – RATP, RATP Dev, RATP Real Estate	19,2%	19,3%	20%	
Taux de féminisation de l'encadrement – RATP	15%	14%	19%	
Taux de féminisation de l'encadrement – RATP, RATP Real Estate	15,2%	14,3%	19,2%	
Taux de féminisation de l'encadrement – Cadre de direction – RATP Dev	25,6%	29,9%	30,1%	30 % d'ici à 2022
Taux de féminisation du recrutement – RATP	23,2%	23,2%	19,2%	23 % d'ici à 2021
Nombre de salariés déclarés en situation de handicap – RATP	1 578	1 610	1 683	
Nombre de salariés déclarés en situation de handicap – RATP, RATP Dev	1 744	1 804	1 875	
Taux de conflictualité – RATP (nombre de jours d'absence pour grève/effectif moyen)	0,84	0,50	0,56	
Taux d'absentéisme maladie – RATP	11,26	11,02	11,13	
Taux d'absentéisme maladie – RATP, RATP Dev, RATP Real Estate	11,03	10,77	10,29	
Nombre d'accidents du travail – RATP	2 124	1 928	1 893	
Nombre d'accidents du travail – RATP, RATP Dev, RATP Real Estate	2 775	2 584	2 558	
Nombre de salariés en instance de reclassement suite à décision d'inaptitude définitive – RATP	288	286	284	Diviser par 2 d'ici à 2020 (par rapport à 2015)
Taux de fréquence des accidents du travail – RATP (nombre d'accidents du travail avec arrêt x 1 000 000 / nombre d'heures travaillées)	35,36	32,00	31,36	Diviser par 2 d'ici à 2020 (par rapport à 2015)
Taux de fréquence des accidents du travail – RATP, RATP Dev, RATP Real Estate	30,98	27,77	26,50	
Taux de gravité des accidents du travail – RATP (nombre de jours perdus pour accidents du travail x 1 000 / nombre d'heures travaillées)	2,64	2,63	2,88	Diviser par 2 d'ici à 2020 (par rapport à 2015)
Taux de gravité des accidents de travail – RATP, RATP Dev, RATP Real Estate	2,09	2,12	2,21	
Taux des unités opérationnelles certifiées OHSAS 18001, ISO 45001 – RATP	–	50%	55%	100 % d'ici à 2020
Axe 3.3. S'assurer de la loyauté des pratiques dans la chaîne de valeur				
Nombre d'audits sociaux réalisés dans l'année – RATP	2	9	12	
Nombre total d'audits depuis 2000 – RATP	74	83	95	
Nombre total de sites audités refusés depuis 2000 – RATP	6	6	6	
Nombre de notifications adressées à la Cnil en cas de violation de données à caractère personnel – RATP	–	–	0	
Nombre de notifications adressées à la Cnil en cas de violation de données à caractère personnel – RATP, RATP Real Estate, RATP Habitat, RATP Travel Retail, RATP Connect	–	–	0	

Note méthodologique relative au reporting extra-financier, exercice 2018

Cadre général

Le groupe RATP applique la directive européenne et son décret d'application du 9 août 2017 relatif à l'obligation pour les grandes entreprises d'établir une déclaration de performance extra-financière. Plus précisément, en établissant une déclaration de performance extra-financière de manière consolidée, le groupe RATP porte l'obligation réglementaire de sa filiale RATP Dev.

Les textes de référence sont :

- la directive européenne du 22 octobre 2014 et les lignes directrices sur l'information non financière;
- l'ordonnance du 19 juillet 2017;
- le décret d'application du 9 août 2017;
- la loi de transition énergétique pour la croissance verte du 18 août 2015;
- la loi n° 2018-938 pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire et une alimentation saine, durable et accessible à tous;
- la loi n° 2018-898 du 23 octobre 2018 relative à la lutte contre la fraude.

Sans objet avec les activités du Groupe, les thématiques suivantes n'ont pas été traitées : lutte contre la précarité alimentaire, respect du bien-être animal et d'une alimentation responsable, équitable et durable.

Les risques extra-financiers

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

1. définition de l'univers des risques extra-financiers du Groupe, avec une trentaine de risques et opportunités. Il a été construit grâce à des éléments de l'univers des risques du Groupe, une recherche bibliographique sectorielle, des référentiels reconnus tels MSCI et SASB, ainsi que l'analyse de matérialité déjà réalisée par le Groupe en 2017;
2. cotation de chaque risque et opportunité RSE par les experts du sujet. L'échelle de cotation a été construite avec la délégation générale au management des risques du Groupe selon une méthodologie similaire à celle utilisée pour l'élaboration de la cartographie du Groupe. Les risques ont été évalués en termes de gravité d'impact et occurrence;
3. hiérarchisation des risques et opportunités RSE. Les évaluations d'impact et d'occurrence ont permis de hiérarchiser et d'identifier une liste de 12 risques prioritaires, validés en Copil de performance extra-financière.

Ces trois étapes correspondent au processus de *risk management* de la délégation générale au management des risques. La cartographie est déjà intégrée dans l'univers des risques du Groupe.

Les risques relatifs à l'évasion fiscale et au gaspillage alimentaire seront intégrés l'année prochaine dans l'univers de la cartographie des risques RSE.

Modèle d'affaires

Le modèle économique est axé sur l'exploitation d'un réseau de transport, cœur du métier du Groupe. C'est un schéma global et simplifié. Il varie selon les modalités contractuelles de chaque réseau de transport.

Périmètre de reporting extra-financier

Ce périmètre de reporting permet de couvrir 93,9% du chiffre d'affaires consolidé au 31 décembre 2018. Le périmètre exact est précisé pour chaque indicateur. Il varie selon les indicateurs. À l'exception de certains indicateurs, le périmètre global du reporting extra-financier se compose comme suit pour :

- la partie qualitative : RATP (Epic – établissement public à caractère industriel et commercial), 55 filiales de RATP Dev, RATP Real Estate et RATP Smart System;
- la partie quantitative : RATP (établissement public à caractère industriel et commercial), 24 filiales de RATP Dev et RATP Real Estate.

Certains indicateurs ont des périmètres spécifiques tels que :

- nombre de logements construits, y compris les logements sociaux : il concerne uniquement RATP, RATP Real Estate et RATP Habitat;
- nombre de bénéficiaires directs et indirects des projets, et nombre de projets soutenus de la Fondation : il concerne l'ensemble du groupe RATP, c'est-à-dire la RATP et toutes ses filiales;
- nombre de notifications adressées à la Cnil en cas de violations de données à caractère personnel : il concerne la RATP ainsi que les filiales RATP Real Estate, RATP Habitat, RATP Travel Retail et RATP Connect.

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 civil et fiscal 2018. Les informations extra-financières sont reportées sur l'année calendaire pleine, soit la période du 1^{er} janvier 2018 au 31 décembre 2018 (douze mois).



Organisation

Un protocole unique de reporting définit les indicateurs et les modalités de collecte. Il est partagé et appliqué pour une collecte harmonisée, cohérente, et précise les indicateurs. Le processus de collecte des indicateurs repose sur plusieurs niveaux en fonction des entités concernées. La consolidation finale des informations chiffrées du Groupe est effectuée par la direction financière. Les informations qualitatives sont quant à elle remontées sur la base d'entretiens ou de questionnaires.

La collecte de données est différente selon la structure concernée. Elle est effectuée à partir des outils existants et à partir des systèmes d'information dédiés pour les ressources humaines, les achats, la consommation d'eau et d'énergie, la sûreté, etc.

Spécificités et limites méthodologiques

La déclaration de performance extra-financière présente des limites méthodologiques pour plusieurs raisons : l'absence d'harmonisation des définitions et des législations nationales et internationales, des marges d'imprécision relatives au calcul des données sur une année calendaire (alors que les factures ou données arrivent plus tardivement), etc.

Les ressources humaines

- Dans les sorties pour motif « Autres » (indicateur « Embauches et sorties »), toutes les ruptures de période d'essai sont comptabilisées, qu'elles soient à l'initiative de l'employé ou de l'employeur.
- Dans l'absentéisme, les absences autorisées ne sont pas prises en compte en ce qui concerne la RATP.
- Les contrats aidés et les médecins sont exclus de l'effectif total mais sont pris en compte pour l'accidentologie, les formations, le handicap, les embauches et les départs.
- Un écart constant de l'ordre de 2 % à 3 % est constaté chaque année pour l'indicateur « accidents du travail » entre les données à date d'arrêt de l'indicateur et les données consolidées. Il est dû aux délais réglementaires pour instruction par les caisses, de recours pour les salariés et de déclaration d'un accident du travail.
- Le nombre d'heures de formation de la RATP est calculé en prenant en compte les formations réalisées dans le cadre du plan de formation.
- Le taux de turnover est calculé sur la base des entrées et sorties de l'année N hors contrats aidés et médecins.
- Concernant le handicap, il est à noter que les filiales RATP Dev situés aux États-Unis (dont RATP Dev NA Bus) ne reportent pas ces données en raison des contraintes réglementaires locales et sont exclues du périmètre de reporting.

L'environnement

- Les informations environnementales calculées sur la base de relevés de compteurs ou de factures n'incluent pas les données non disponibles à la date d'édition du rapport de gestion. Les informations manquantes ne sont pas estimées dans les données présentes (indicateur consommation d'eau).

- Pour le suivi des déchets, il n'existe pas, pour certaines filiales, de moyen d'évaluer ni de peser les quantités de déchets banals communaux. En conséquence, une partie de ces déchets n'est pas comptabilisée dans la donnée consolidée.
- Des précisions sont également apportées sur les principaux postes émetteurs de gaz à effet de serre, conformément au décret 2016-1138 du 19 août 2016 relatif aux informations environnementales dans le rapport de gestion. En ce qui concerne les indicateurs liés à la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, des rectificatifs ont été réalisés suite à la mise à jour de la base carbone de l'Ademe en décembre 2018.
- En ce qui concerne l'indicateur « Personnes exposées au seuil limite de la directive UE 2002/49/CE » : il 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 heures journée) de 73 dB(A) et de l'indice Ln (nuit) de 65 dB(A) pour le mode ferré. L'indicateur proposé représente donc le cumul de personnes exposées au seuil limite de la directive quel que soit l'indice Lden et Ln, et quel que soit le mode.
- En ce qui concerne l'indicateur sur la qualité de l'air « Taux de particules dans les trois stations du réseau Squales », en 2018 il est à noter la fermeture de la station de mesure à Auber pendant six mois et l'indisponibilité de la station de mesure à Châtelet.
- En ce qui concerne l'indicateur « nombre de mesures champs électromagnétiques réalisées dans l'année » : le calcul de l'indicateur est basé sur l'édition des rapports d'essai auxquels correspondent des numéros d'affaire.

L'accessibilité

En ce qui concerne l'indicateur « Taux du personnel en situation d'accueil dans les gares et stations formés à l'accueil des personnes en situation de handicap mental (label S3A) » : il est calculé en prenant en compte les effectifs en poste.

L'empreinte socio-économique

Elle est calculée à partir de la moyenne des années 2015-2016-2017 et à partir d'une modélisation sur le fonctionnement de l'économie française à partir des tableaux entrées/sorties d'Eurostat.

La sécurité ferroviaire

L'indicateur « Évolution de l'accidentologie des réseaux ferrés » est calculé en additionnant l'ensemble des événements d'exploitation intéressant la sécurité ferroviaire, sauf les fumées mineures, les évacuations et les suicides. Les catégories d'événements suivantes sont exclues de l'indicateur : homicide ou malaise. Le funiculaire de Montmartre est exclu du périmètre.

La sécurité routière

L'indicateur « Évolution de l'accidentologie du réseau Bus » est calculé en additionnant l'ensemble des événements d'exploitation intéressant la sécurité routière, sauf les voyageurs malades. Les lignes de bus affrétées par la RATP sont exclues de l'indicateur.

Table de correspondance

Thème de la déclaration de performance extra-financière	Pages	ISO 26000	Principes du Pacte mondial de l'ONU	ODD
Parties prenantes du Groupe	30	5.3.3/6.8.3	#1-10	11
Nos enjeux RSE	31	5.3.3/6.8.3	#1-10	11
Politique RSE du Groupe	32	6.2	#1-10	16
Gouvernance de la politique RSE	33	6.2	#1-10	11/16
L'innovation au service de la ville durable	36	6.5.2	#9	9
1 – Être un acteur majeur de la mobilité et de la ville durable				
1 – 1 Construire une offre de mobilité connectée et accessible	36	6.5/6.7/6.8	#1 #9	13/8/9/10 /11/16/17
La sécurité des voyageurs comme priorité absolue	36	6.7.4	#1 #2	3/16
Incarner la mobilité durable et la ville intelligente au service des voyageurs	38	6.7.5	#1 #8 #9	10/11
La lutte contre le sentiment d'insécurité dans les transports	39	6.8.3	#1 #2	1/8
Pour une société plus inclusive : l'accès à la mobilité pour tous, un défi humain et technique	40	6.7.2	#1 #8 #9	10/17
1 – 2 Agir en faveur de la santé environnementale	42	6.5	#7	11
Faire de la qualité de l'air en station une priorité environnementale	42	6.5.3	#7	11
Réduire les nuisances sonores et vibratoires	42	6.5.3	#7	11
Maîtriser l'exposition aux ondes électromagnétiques	44	6.7.4	#1 #2	3
1 – 3 Favoriser l'intégration urbaine et la mixité fonctionnelle	44	6.5	#1 à #10	11
Restructurer les sites industriels pour favoriser la mixité urbaine	44	6.5.3	#8	11
S'engager pour une exploitation intelligente et durable du bâtiment	45	6.5.3	#8	11
2 – Réduire notre empreinte environnementale				
2 – 1 Réduire notre empreinte carbone et économiser nos ressources	45	6.5/6.7	#7 #8 #9	7/13
Agir pour le climat et la transition énergétique	45	6.5.5	#7 #8 #9	7/13
Agir pour maîtriser les risques environnementaux	47	6.5.3	#7	11
2 – 2 Développer l'économie circulaire	48	6.5/6.7	#7 #8 #9	6/12/13
2 – 3 Promouvoir les démarches d'amélioration continue et d'écoconception	48	6.5.4/6.7.5	#8 #9	12
3 – Affirmer notre responsabilité sociale et sociétale				
3 – 1 Contribuer à la vitalité économique et à la solidarité dans les territoires	50	6.8	#1	14/8/10
Empreinte socio-économique de la RATP	50	6.8.3	#1	1/8
Favoriser l'insertion sociale et professionnelle	51	6.8.3	#1 à #10	1/8
Favoriser l'emploi sur les territoires	51	6.8.3	#1 à #10	1/8
Les achats, un levier pour l'emploi des publics les plus fragiles	51	6.8.3	#1 à #10	1/8
Des pratiques d'achat en faveur des PME	52	6.8.3	#1 à #10	1/8



Thème de la déclaration de performance extra-financière	Pages	ISO 26000	Principes du Pacte mondial de l'ONU	ODD
Lutter contre la grande exclusion	52	6.8.3	#1 #2	1/8
Une Fondation au service des territoires	52	6.8.3	#1	1/4/5/6/8/10/11/12/17
3 – 2 Favoriser un management stimulant l'engagement des salariés	53	6.3/6.4	#1 #3 #6	1/3/4/5/8/10
Optimiser la gestion des compétences	53	6.4	#6	4
Attirer et retenir les talents	53	6.4.4/6.4.7	#6	8
Assurer l'égalité professionnelle et salariale entre les femmes et les hommes	54	6.3.7/6.3.10	#1 #2 #4 #5 #6	1/3/5/8/10
L'emploi et l'insertion des personnes en situation de handicap	55	6.3.7/6.3.10	#1 #6	1/8/10
Favoriser un dialogue social harmonisé et de proximité	55	6.4.4/6.4.5	#3	1/3
Prévenir les risques professionnels et favoriser la santé des collaborateurs de la RATP	55	6.4.4 6.4.6	#1 #2 #6	3/8
3 – 3 S'assurer de la loyauté des pratiques dans notre chaîne de valeur	56	6.6/6.7	#1 à #10	10/11/12/16
L'éthique, socle de nos actions et de nos comportements au service de nos clients	56	6.6.3	#1 à #10	16
Programme de <i>compliance</i> : pour une vigilance accrue dans la conduite des affaires	57	6.6.3	#1 à #10	16
Gestion des données personnelles	57	6.6.3	#1 à #10	16
Risques et vigilance dans la chaîne d'approvisionnement	58	6.6.6/6.7.3	#1 à #10	10/11/12

Rapport de l'un des commissaires aux comptes

Rapport de l'un des commissaires aux comptes, désigné organisme tiers indépendant, sur la déclaration consolidée de performance extra-financière figurant dans le rapport de gestion

Exercice clos le 31 décembre 2018

Au conseil d'administration,

En notre qualité de commissaire aux comptes de votre établissement (ci-après « entité ») désigné organisme tiers indépendant (OTI), accrédité par le Cofrac sous le numéro 3-1049⁽¹⁾, nous vous présentons notre rapport sur la déclaration consolidée de performance extra-financière relative à l'exercice clos le 31 décembre 2018 (ci-après la « Déclaration »), présentée dans le rapport de gestion en application des dispositions légales et réglementaires des articles L. 225-102-1, R. 225-105 et R. 225-105-1 du Code de commerce.

Responsabilité de l'entité

Il appartient au conseil d'administration d'établir une Déclaration conforme aux dispositions légales et réglementaires, incluant une présentation du modèle d'affaires, une description des principaux risques extra-financiers, une présentation des politiques appliquées au regard de ces risques ainsi que les résultats de ces politiques, incluant des indicateurs clés de performance.

La Déclaration a été établie en appliquant les procédures de l'entité, (ci-après le « Référentiel ») dont les éléments significatifs sont présentés dans la Déclaration et disponibles sur demande au siège de l'entité.

Indépendance et contrôle qualité

Notre indépendance est définie par les dispositions prévues à l'article L. 822-11-3 du Code de commerce et le code de déontologie de la profession. Par ailleurs, nous avons mis en place un système de contrôle qualité qui comprend des politiques et des procédures documentées visant à assurer le respect des règles déontologiques, de la doctrine professionnelle et des textes légaux et réglementaires applicables.

Responsabilité du commissaire aux comptes désigné OTI

Il nous appartient, sur la base de nos travaux, de formuler un avis motivé exprimant une conclusion d'assurance modérée sur :

- la conformité de la Déclaration aux dispositions prévues à l'article R. 225-105 du Code de commerce;

- la sincérité des informations fournies en application du 3° du I et du II de l'article R. 225-105 du Code de commerce, à savoir les résultats des politiques, incluant des indicateurs clés de performance, et les actions, relatifs aux principaux risques, ci-après les « Informations ».

Il ne nous appartient pas en revanche de nous prononcer sur :

- le respect par l'entité des autres dispositions légales et réglementaires applicables, notamment en matière de plan de vigilance et de lutte contre la corruption et l'évasion fiscale;
- la conformité des produits et services aux réglementations applicables.

Nature et étendue des travaux

Nos travaux décrits ci-après ont été effectués conformément aux dispositions des articles A. 225-1 et suivants du Code de commerce déterminant les modalités dans lesquelles l'organisme tiers indépendant conduit sa mission et selon la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes relative à cette intervention, ainsi qu'à la norme internationale ISAE 3000 (*Assurance engagements other than audits or reviews of historical financial information*).

Nous avons mené des travaux nous permettant d'apprécier la conformité de la Déclaration aux dispositions légales et réglementaires et la sincérité des Informations :

- nous avons pris connaissance de l'activité de l'ensemble des entités incluses dans le périmètre de consolidation, de l'exposé des principaux risques sociaux et environnementaux liés à cette activité, et, le cas échéant, de ses effets quant au respect des droits de l'homme et à la lutte contre la corruption et l'évasion fiscale ainsi que des politiques qui en découlent et de leurs résultats;
- nous avons apprécié le caractère approprié du Référentiel au regard de sa pertinence, de son exhaustivité, de sa fiabilité, de sa neutralité et de son caractère compréhensible, en prenant en considération, le cas échéant, les bonnes pratiques du secteur;
- nous avons vérifié que la Déclaration couvre chaque catégorie d'information prévue au III de l'article L. 225-102-1 en matière sociale et environnementale;
- nous avons vérifié que la Déclaration comprend une explication des raisons justifiant l'absence des informations requises par le 2° alinéa du III de l'article L. 225-102-1;

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



- nous avons vérifié que la Déclaration présente le modèle d'affaires et les principaux risques liés à l'activité de l'ensemble des entités incluses dans le périmètre de consolidation, y compris, lorsque cela s'avère pertinent et proportionné, les risques créés par ses relations d'affaires, ses produits ou ses services, ainsi que les politiques, les actions et les résultats, incluant des indicateurs clés de performance;
- nous avons vérifié, lorsqu'elles sont pertinentes au regard des principaux risques ou des politiques présentés, que la Déclaration présente les informations prévues au II de l'article R. 225-105;
- nous avons apprécié le processus de sélection et de validation des principaux risques;
- nous nous sommes enquis de l'existence de procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par l'entité;
- nous avons apprécié la cohérence des résultats et des indicateurs clés de performance retenus au regard des principaux risques et politiques présentés;
- nous avons vérifié que la Déclaration couvre le périmètre consolidé, à savoir l'ensemble des entités incluses dans le périmètre de consolidation conformément à l'article L. 233-16 avec les limites précisées dans la Déclaration;
- nous avons apprécié le processus de collecte mis en place par l'entité visant à l'exhaustivité et à la sincérité des Informations;
- nous avons mis en œuvre pour les indicateurs clés de performance et les autres résultats quantitatifs⁽²⁾ que nous avons considérés les plus importants :
 - des procédures analytiques consistant à vérifier la correcte consolidation des données collectées ainsi que la cohérence de leurs évolutions,
 - des tests de détail sur la base de sondages, consistant à vérifier la correcte application des définitions et procédures et à rapprocher les données des pièces justificatives. Ces travaux ont été menés auprès d'une sélection d'entités contributrices⁽³⁾ et couvrent entre 77% et 100% des données consolidées des indicateurs clés de performance et résultats sélectionnés pour ces tests;
- nous avons consulté les sources documentaires et mené des entretiens pour corroborer les informations qualitatives (actions et résultats) que nous avons considérées les plus importantes⁽⁴⁾;
- nous avons apprécié la cohérence d'ensemble de la Déclaration par rapport à notre connaissance de l'ensemble des entités incluses dans le périmètre de consolidation.

Nous estimons que les travaux que nous avons menés 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.

Moyens et ressources

Nos travaux ont mobilisé les compétences de quatre personnes et se sont déroulés entre décembre 2018 et mars 2019 sur une durée totale d'environ huit semaines.

Nous avons fait appel, pour nous assister dans la réalisation de nos travaux, à nos spécialistes en matière de développement durable et de responsabilité sociétale. Nous avons mené une vingtaine d'entretiens avec les personnes responsables de la préparation de la Déclaration, représentant notamment les directions administration et finances, gestion des risques, conformité, ressources humaines, santé et sécurité et environnement.

Conclusion

Sur la base de nos travaux, nous n'avons pas relevé d'anomalie significative de nature à remettre en cause le fait que la déclaration de performance extra-financière est conforme aux dispositions réglementaires applicables et que les Informations, prises dans leur ensemble, sont présentées, de manière sincère, conformément au Référentiel.

Commentaires

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus et conformément aux dispositions de l'article A. 225-3 du Code de commerce, nous formulons le commentaire suivant :

- en ce qui concerne certaines filiales de RATP Dev, des améliorations restent à apporter dans l'organisation du reporting des informations sociales et environnementales et dans la sensibilisation des contributeurs locaux au Référentiel.

Paris-la Défense, le 28 mars 2019

KPMG SA
Philippe Arnaud
Associé

(2) Informations sociales : Salariés employés au 31 décembre, Temps moyen de présence journalière du GPSR (groupe de protection et de sécurisation des réseaux) sur les réseaux, Évolution de l'accidentologie des réseaux ferrés, Évolution de l'accidentologie du réseau Bus, Taux de conflictualité, Taux de gravité des accidents du travail, Taux des unités opérationnelles certifiées OHSAS 18001/ISO 45001. Informations environnementales : Consommation totale d'énergie tout usage et tout type d'énergie, Taux de particules dans les trois stations souterraines du réseau Squales, Nombre de mesures CEM (champs électromagnétiques) réalisées dans l'année.

(3) Epic RATP et trois entités RATP Dev : Open Tour, STU Bourges et SETRAM (Algérie).

(4) Informations qualitatives : Mobilité connectée et accessible, Management de l'engagement des salariés, Impact économique dans les territoires, Santé environnementale, Empreinte carbone et gestion des ressources, Ecoconception, Loyauté et conformité des pratiques dans la chaîne de valeur, Sécurité et sécurité des voyageurs, Santé et sécurité au travail, Qualité de l'air, Dialogue social, Éthique des affaires.

Contrôle interne et gestion des risques

1 — Le cadre de référence global

Pour sécuriser ses décisions et renforcer sa capacité de création de valeur, le groupe RATP s'attache à prévenir au mieux les risques auxquels il est exposé et donc à mettre en place les dispositifs contribuant à la maîtrise de ses activités, à l'efficacité de ses opérations et à l'utilisation efficiente de ses ressources.

Les dispositifs de gestion des risques et de contrôle interne participent de manière complémentaire à la maîtrise des activités de la société :

- « le dispositif de gestion des risques vise à identifier et analyser les principaux risques de la société. 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'organisa-

tion. 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 ;

- de son côté, 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.⁽¹⁾ »

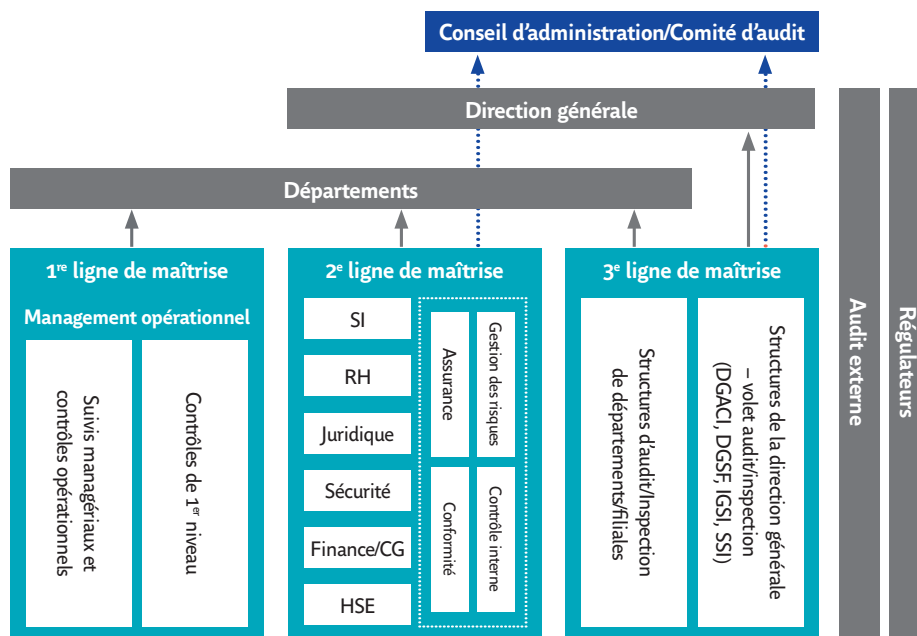
Par ailleurs, les systèmes de management des risques et de contrôle interne font l'objet d'un pilotage continu dont l'objectif est d'évaluer la performance qualitative de ces derniers. Une mise en œuvre de ce pilotage est, par exemple, l'audit interne, dont un des rôles définis par la norme IIA⁽²⁾ 2120 est d'« évaluer l'efficacité des processus de management des risques et contribuer à leur amélioration ».

(1) Cadre de référence de l'AMF, mis à jour le 22 juillet 2010.

(2) Institut des auditeurs internes.

1.1 Les trois lignes de maîtrise

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 et l'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.

En complément de cette approche, le groupe RATP organise son dispositif de contrôle interne sur la base des cinq composantes développées par le COSO : l'environnement de contrôle, l'évaluation des risques, les activités de contrôle, l'information et la communication, et le pilotage, chacune d'elles étant déclinée à tous les niveaux – les départements, les unités, les fonctions support et les filiales.

1.2 L'environnement de contrôle

L'environnement de contrôle est composé de l'ensemble des normes, processus et structures qui constituent le socle de la mise en œuvre du contrôle interne dans toute organisation.

Dans ce cadre, un programme de modernisation des principes de gouvernance de l'entreprise est lancé, destiné à actualiser les documents de référence du Groupe en vue de les aligner sur les chantiers stratégiques de Défis 2025. Ces travaux ont pour objectif de gagner en transversalité et en agilité afin de faire face aux nouveaux enjeux de la concurrence.

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

2 — L'organisation retenue

2.1 La fonction *risk management*

Le groupe RATP distingue deux catégories particulières de risques :

- les risques corporate, transversaux au sein du Groupe ;
- les risques de départements et filiales, identifiés pour les filiales du Groupe et les départements.

Le Comex définit la politique d'entreprise en matière de mise sous contrôle des risques. Le propriétaire d'un risque transverse est désigné par le membre du Comex, sur proposition du délégué général au management des risques.

Ce « propriétaire de risque » est tenu de mettre le risque sous contrôle, c'est-à-dire d'en assurer le suivi et l'analyse, mais aussi de superviser les actions à mettre en place afin de l'éviter.

Par ailleurs, chaque directeur de département est responsable, vis-à-vis du Comex, de la mise sous contrôle des risques auxquels son activité est exposée.

2.1.1 La mission du délégué général au management des risques

Le délégué général au management des risques, positionné au niveau du groupe RATP au sein des services de la direction générale, et membre du comité de direction (Codir), 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, quelle qu'en soit 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'action ayant pour objectif d'augmenter la maîtrise de ce risque ;
- le suivi des plans d'action 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. Le référent Comex désigne un propriétaire de risque, pilote transversal, qui porte l'obligation de résultat de mise sous contrôle (maîtrise et management du risque).

Par ailleurs, certains domaines de risques qui nécessitent une approche transversale à plusieurs départements font l'objet de travaux spécifiques animés par le délégué général au management des risques.

De plus, dans le cadre de la déclaration de performance extra-financière, la cartographie des risques RSE a été élaborée selon les mêmes principes et les données seront prises en compte dans la prochaine itération de la cartographie corporate.

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

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

2.1.2 Le déploiement de la démarche *risk management* au sein du Groupe

Suivant le rythme triennal de la méthode appliquée dans le groupe RATP, la nouvelle cartographie 2015, troisième itération, a été validée en juin 2016. 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 26 risques majeurs du Groupe a été effectuée par le Comex.

À fin 2018, la cartographie spécifique des événements redoutés pour chacun des risques transversaux identifiés dans la cartographie Groupe de 2016 est initialisée avec tous les propriétaires de risque concernés. La formalisation des plans de traitement pour les menaces considérées comme majeures est validée pour 78 % de ces risques. Les plans d'action pour mise sous contrôle du risque ont été initiés et sont suivis pour 50 % de ces risques.

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. La nouvelle cartographie a donné lieu à une refonte complète des travaux engagés précédemment dans ces structures. Par ailleurs, certains départements ont intégré la méthodologie de *risk management* dans la démarche de certification ISO 9001:2015 orientée qualité et gestion des risques.

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.).

La démarche de déploiement vers les filiales de deuxième rang de RATP Dev a débuté en 2013 et concerne 34 filiales à fin 2018. Les cartographies permettent d'identifier des risques propres à ces entités et également des risques transversaux entre ces filiales, RATP Dev et l'Epic. La démarche est donc déclinée à tous les niveaux du Groupe, du corporate jusqu'aux entités opérationnelles au service du client, avec un réel enrichissement mutuel.

2.1.3 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 système d'information de gestion des risques (SIGR) 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.

Ces évolutions ont fait l'objet d'une montée en charge en 2018 :

- le comité opérationnel des risques s'est réuni deux fois en séance pendant l'année et a permis aux propriétaires de risque de présenter leurs travaux de mise sous contrôle sur la base de plans d'action et d'indicateurs de suivi des risques (KRI, *key risk indicators*) mis en place pour 12 risques transverses ;



- suite au RFI (*request for information*) et au cahier des charges de 2016, le SIGR a fait l'objet d'adaptations fonctionnelles sur la base d'un outil du marché mondialement reconnu ; le déploiement au sein du groupe RATP est prévu à partir de décembre 2018 ;
- la formation à la culture du risque est à l'étude sur la base d'un e-learning.

En complément de ces actions, le rapprochement des fonctions assurances et risques au sein de la délégation générale au management des risques, depuis le 1^{er} novembre 2016, a permis une prise en compte de toutes les mesures de mitigation des risques, y compris le transfert au marché de l'assurance pour les risques majeurs.

Dans ce cadre, un certain nombre d'actions et d'études ont été réalisées en 2018 :

- le renouvellement du marché d'assurance principal pour la responsabilité civile générale et la responsabilité civile automobile à compter du 1^{er} janvier 2019 ;
- la consultation du marché en assurance construction afin de sécuriser les projets RATP (prolongements de la ligne 14 au nord et au sud, programmes de valorisation immobilière et autres projets) et leurs parties prenantes d'une manière efficiente ;
- l'étude d'opportunité d'une couverture d'assurance en dommages aux biens préservant les actifs RATP a été présentée au Comex et fera l'objet d'études complémentaires pour une consultation du marché de l'assurance prévue en 2019.

2.2 La fonction conformité

Compte tenu de l'analyse des risques prévue par la loi Sapin II, la fonction conformité Groupe est positionnée au sein de la délégation générale au management des risques. Elle est incarnée par un pôle sous l'autorité d'un responsable conformité.

Son rôle consiste à :

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

Il est soutenu dans cette action par la fonction contrôle interne, qui élabore le référentiel de contrôles destinés à être déployés par les départements et filiales responsables de la maîtrise du risque conformité. Par ailleurs, les audits⁽¹⁾, réalisés par la fonction audit interne, conduisent à des recommandations destinées à l'éclairer sur une meilleure maîtrise des risques à couvrir.

2.3 La fonction contrôle interne

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, 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 et au contrôle interne (DGACI), l'animation du réseau contrôle interne est encadrée par trois lettres de mission successives de la présidence pour un dispositif de contrôle interne :

- initialement structuré au sein des dix départements opérationnels d'exploitation et de maintenance, puis étendu à d'autres structures et aux fonctions transverses telles que RH, contrôle de gestion et projet, ainsi qu'aux filiales ;
- aligné sur les meilleures pratiques de la profession avec :
 - la signature de documents de référence tels que les attestations d'engagement des directeurs des départements,
 - une communication ciblée à tous les niveaux de l'entreprise,
 - la publication interne d'un document de politique générale de contrôle interne,
 - l'organisation d'un reporting des résultats à chaque niveau de responsabilité : unité, département, direction générale.

Les travaux réguliers menés avec les correspondants contrôle interne de département consistent à analyser les évaluations des contrôles et réinterroger les référentiels en cours en vue de cerner au mieux les contrôles à mettre en œuvre pour une contribution efficiente à la couverture des risques majeurs retenus dans les cartographies des risques des départements. Au-delà de l'existant, il s'agit également de veiller à développer le contrôle interne dans toutes les structures et sur tous les processus qui pourraient en retirer des données objectives de maîtrise d'activité.

Ainsi, cette année, les départements des projets et de l'ingénierie ont établi les premiers résultats des contrôles élaborés sur le processus « projet ».

De même, le département contrôle de gestion et finances a poursuivi l'élaboration de contrôles adressant une première vague des 14 processus financiers définis par l'AMF⁽²⁾.

(1) Ou contrôles de troisième niveau au sens de l'Agence française anticorruption (AFA).

(2) Autorité des marchés financiers.

Deux autres missions ont été ouvertes en vue de répondre aux obligations de la loi Sapin II en matière de lutte contre la corruption et le trafic d'influence pour formaliser et mettre en œuvre un dispositif de contrôle interne sur les procédures comptables et d'évaluation de tiers à risque.

Dans le cadre de l'application au 25 mai 2018 du règlement européen sur la protection des données à caractère personnel (RGPD), un premier travail a été élaboré pour assister le délégué à la protection des données sur le suivi de la transposition par chaque département de l'ancien système de déclaration Cnil dans le nouveau dispositif de recensement des traitements de données à caractère personnel.

Dans le contexte de l'ouverture à la concurrence, l'accompagnement des filiales a pris une dimension plus importante, notamment auprès des filiales de deuxième rang de RATP Dev. À partir de l'expérience acquise dans les départements d'exploitation et de maintenance de l'Epic, les contrôles sont conçus pour les adapter, par mode (tramway ou bus, urbain ou interurbain), aux environnements propres à chaque filiale.

Le déploiement du SIGR a commencé en fin d'année ; il a demandé une forte mobilisation de l'ensemble des équipes autour des phases de recette de l'outil et de la reprise des données du référentiel de contrôle interne. Il est accompagné d'un dispositif de formation important pour tous les profils ayant accès à l'outil composé non seulement de sessions en présentiel mais également de supports e-learning et de cartes mémo.

Une évaluation croisée a été menée avec la direction du contrôle interne d'un grand groupe sur la base du modèle EFQM^{®(1)} en vue d'approfondir nos travaux sur la mesure de la pertinence de la démarche au sein de nos groupes respectifs.

Dans le contexte de l'ouverture à la concurrence, les objectifs poursuivis par la fonction contrôle interne consistent à couvrir tous les processus impliqués dans les risques auxquels le groupe RATP est exposé, à veiller à une plus grande robustesse du dispositif pour mieux démontrer la capacité de maîtrise d'activité du Groupe et, ainsi, mieux contribuer à sa performance.

2.4 La fonction audit interne

2.4.1 Les structures d'audit/inspections métier de départements

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

L'intervention de 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.

2.4.2 Les structures transversales rattachées à la direction générale

2.4.2.1 La délégation générale à l'audit et au contrôle interne (DGACI)

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 »⁽²⁾ ; 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'action ;
- des missions de conseil pour aider dans l'accompagnement du changement (retour d'expérience ou REX, mission de structuration du contrôle interne, etc.).

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 Codir⁽³⁾ 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 à la présidente et aux autres membres du comité exécutif, ainsi qu'aux directeurs de département et responsables d'unité directement concernés. Un plan d'action est élaboré par les responsables audités dans un délai de deux mois et soumis à l'avis du délégué général à l'audit et au contrôle interne. Le suivi de la mise en œuvre est assuré par la DGACI et le commanditaire avec un point à six, douze et dix-huit mois. Les plans d'action établis sur des audits à enjeux significatifs donnent lieu à une revue Comex.

Ce suivi rigoureux des plans d'action 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 et au contrôle interne assure une fonction d'inspection générale⁽⁴⁾, distincte de l'audit interne, destinée à éclairer la présidente sur des thèmes sensibles ou des sujets mettant en cause les intérêts économiques du Groupe.

(1) European foundation for quality management.

(2) IG 432 D, novembre 2013, article 2.2.

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

(4) IG 541, novembre 2011.



2.4.2.2 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 que les permis de construire, les demandes d'autorisation de construire, d'aménager ou de modifier un ERP 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 »,
 - 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 2018 sont les suivantes :

- la réception de la surveillance centralisée des stations Gare du Nord, Gare de l'Est, Montparnasse – Bienvenue, Place d'Italie ;
- la poursuite des dernières réceptions sur le site multimodal de Châtelet – Les Halles ;
- la réception de la première phase de travaux sur le projet Auber et l'étude des 2 premiers dossiers du renouveau des gares sur le RER ;
- l'instruction et la rédaction d'avis sur 7 dossiers de permis de construire (PC) dont le dernier PC du prolongement de la ligne 11 ;
- l'instruction et la rédaction d'avis sur 21 demandes d'autorisation de construire, d'aménager ou de modifier un ERP ;
- l'instruction des dossiers techniques complémentaires après retours favorables des préfetures sur les projets majeurs tels que Symphonie système de sécurité incendie (SSI), OPAL4, adaptation des stations existantes de la ligne 14, surveillance centralisée de la sécurité incendie sur les sites RER et métro de Charles de Gaulle – Étoile, Nation, Auber-Opéra ;
- la rédaction de 131 avis favorables à la poursuite de l'exploitation, lors des visites de contrôle périodique des gares et des stations en activité.

2.4.2.3 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.

La DGSF a la délégation du PDG pour le pilotage et la mise en œuvre des règles de sécurité ferroviaire à la RATP. Ces règles portent sur les infrastructures, les installations techniques, les véhicules, les principes et les règles d'exploitation, de maintenance ou de contrôle. À ce titre, elle détermine le cadre auquel doivent se conformer tous les responsables en charge de la 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 janvier 2012.

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.

3 — Les facteurs de risques

3.1 Les facteurs de risques financiers

3.1.1 Identification des risques

Dans le cadre de ses activités opérationnelles et financières, le Groupe est exposé à des risques de marché. Les fluctuations des taux d'intérêt et le risque de change peuvent avoir une incidence sur les résultats du Groupe : les sociétés du Groupe disposent d'actifs, contractent des dettes, reçoivent des revenus et engagent des dépenses dans différentes devises.

Le Groupe est également exposé au risque de liquidité. Ce risque est géré avec prudence en veillant à disposer de liquidités et de titres négociables dans des quantités suffisantes.

Par ailleurs, les achats d'énergie, de consommables et matières premières constituent une dépense importante de fonctionnement dans les activités du Groupe, notamment le gasoil pour les activités liées au transport routier et l'électricité pour les activités liées au transport ferroviaire (métro, RER et tramway). Le Groupe est donc exposé à leurs fluctuations de prix.

Le risque de contrepartie bancaire, quant à lui, est limité par la mise en place systématique d'annexe de remise en garantie sur chaque convention-cadre relative aux instruments financiers. Du collatéral (uniquement sous forme de cash) est appelé à hauteur de la valeur de marché des portefeuilles d'instruments financiers, pour chaque contrepartie avec laquelle la RATP est en risque.

3.1.2 Gestion des risques

La politique de financement de l'entreprise

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

- programme *Euro medium term notes* (EMTN) d'un montant maximal de 6 milliards d'euros ;
- programme de NEU CP (ex-billets de trésorerie) d'un montant maximal de 2,5 milliards d'euros.

Les notes attribuées par Moody's et FitchRatings contribuent à asseoir la qualité de crédit de la RATP et à donner de la visibilité aux marchés financiers. Les notes à court et à long terme attribuées par les agences de notation financière sont les suivantes au 31 décembre 2018 :

- FitchRatings : AA, F1+ avec perspective stable ;
- Moody's : Aa2, P1 avec perspective positive.

La RATP a récemment mis en place une stratégie de financement ayant pour objectif de diversifier sa base d'investisseurs et d'internationaliser le placement de ses obligations :

- lancement d'un programme de *green bonds* (émission inaugurale en juin 2017) ;
- présentation de la RATP via des road shows à l'étranger.

Cette stratégie de financement a été mise en œuvre avec succès. En 2018, nous avons ainsi émis pour la première fois 200 millions d'euros d'obligations à trente ans sous la forme de placements privés auprès d'assureurs vie asiatiques. En 2017, la RATP a fait progresser son accès aux marchés internationaux, la France ne représentant plus que 38 % des investisseurs, contre plus de 60 % les années précédentes.

Au mois de juin 2017, la RATP a lancé une toute première émission publique au format *green bond* de 500 millions d'euros à dix ans (maturité mai 2027). Cette transaction inaugurale a été très positivement accueillie par le marché et a permis à la RATP de se diversifier auprès d'investisseurs engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique. En s'inscrivant dans l'esprit de la COP21, la RATP confirme sa contribution à la transition écologique en finançant la modernisation durable de ses matériels roulants et de ses infrastructures par le développement d'instruments de financement innovants. Afin de mener à bien cette opération, la RATP a élaboré un *framework* en ligne avec les *Green bond principles*, qui a été validé par l'agence extra-financière Vigeo Eiris.

L'utilisation d'instruments financiers de couverture

La RATP utilise l'ensemble des instruments financiers à sa disposition pour optimiser le coût de sa 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 en respectant les principes de comptabilité de couverture :

- la RATP couvre systématiquement tous les risques de change 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 dérivés de taux ;
- la RATP utilise l'ensemble des produits de taux d'intérêt (*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 de taux variable, dont l'indexation est liée à la courbe de taux d'intérêt en euros.

Étant donné le niveau historiquement bas des taux d'intérêt, la dette de la RATP au 31 décembre 2018 est composée à 91 % de dette à taux fixe et 9 % de dette à taux variable.

La RATP peut être amenée à couvrir ses risques sur les prix des matières premières par la mise en place de produits financiers dont l'indexation est identique aux conditions du contrat physique négocié avec les fournisseurs. L'exposition de la RATP aux fluctuations des prix de l'énergie est par ailleurs largement couverte par la clause d'indexation de sa rémunération contractée avec Île-de-France Mobilités.

La RATP utilise son programme de NEU CP de 2 500 millions d'euros pour gérer son risque de liquidité. Elle se constitue un encours de placements liquides (1 100 millions d'euros en moyenne sur 2018) lui permettant de gérer au mieux les fluctuations de trésorerie. Les placements (essentiellement des OPCVM monétaires et des dépôts à terme de grandes banques françaises) doivent respecter les contraintes (qualité de crédit, limites, durée, etc.) fixées par les règles de gestion.

3.2 Les facteurs de risques liés à l'activité du Groupe et à l'environnement dans lequel il évolue

3.2.1 Identification des risques

Différents risques transversaux ont été identifiés comme majeurs par le groupe RATP, parmi lesquels :

- des risques opérationnels, en lien avec les risques d'accidents de toute nature dans le cœur du métier de transporteur ferroviaire et routier de la RATP ;
- des risques stratégiques et commerciaux, dans le contexte de développement du Groupe et de la mise en concurrence, pouvant entraîner des non-renouvellements ou des pertes de contrats ou encore limiter l'accès à de nouveaux contrats ;
- des risques de non-conformité, au regard de la loi Sapin II plus spécifiquement en matière de corruption et de trafic d'influence, auxquels le groupe RATP peut être exposé, de non-respect des règles de concurrence, de fraude et de conflits d'intérêts, et dans le cadre du RGPD ;
- des risques liés au non-respect des règles d'éthique pouvant affecter la réputation, voire la pérennité de l'entreprise et se manifester sous des formes variées dans tous les domaines de son activité ;
- des risques liés aux ressources humaines, notamment :
 - la santé et la sécurité des salariés en France et en déplacement à l'étranger, préoccupation prioritaire et permanente pour le groupe RATP dans le cadre de son développement,
 - les risques professionnels au sens des accidents du travail, notamment pour les collaborateurs au contact du public, ainsi que dans le cadre de la sécurité des chantiers,
 - la conflictualité sociale, dans un contexte de transformation face à un environnement de plus en plus compétitif,
 - la pérennité et le développement des compétences nécessaires au bon fonctionnement du Groupe (notamment en sécurité ferroviaire) et à son développement ;
- des risques juridiques liés à l'ouverture à la concurrence, plus spécifiquement les conditions juridiques et sociales de l'exercice de l'activité de transport public en situation concurrentielle, les partenariats stratégiques ou encore le développement des nouvelles mobilités ;
- des risques liés à la confidentialité, l'intégrité et la disponibilité des systèmes d'information, avec une attention particulière portée aux menaces de cybercriminalité pouvant porter atteinte notamment à la sécurité et la confidentialité du patrimoine informationnel du Groupe et aux systèmes de conduite automatique et matériels roulants ;



- des risques environnementaux, dont plus particulièrement les risques de crue – dans un contexte de dérèglement climatique accru pouvant provoquer l'inondation d'une partie du réseau de transport –, la pollution industrielle liée à nos installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), et la qualité de l'air dans les stations et gares ;
- des risques liés à la dégradation et/ou au vieillissement de nos infrastructures.

3.2.2 Gestion des risques

3.2.2.1 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, renouvelée en 2018 avec un plan d'action actualisé sous la forme :

- de la mise en place d'un comité sûreté au niveau du Groupe ;
- de la rédaction d'un guide sûreté à l'international ;
- de la mise à disposition d'une application mobile pour la géolocalisation des collaborateurs en déplacement et la gestion des alertes sanitaires et sécuritaires.

3.2.2.2 Les risques en matière de conformité

Sous l'impulsion des législations anglo-saxonnes en termes de *compliance*, notamment le *Foreign corrupt practices act* (FCPA) américain (1977) et le *UK bribery act* britannique (2010), les exigences de conformité à la réglementation se sont accrues dans la période récente. En France, la loi dite « Sapin II », en vigueur depuis le 1^{er} juin 2017, illustre ce durcissement de la lutte anticorruption avec une extraterritorialité de la norme et un devoir de vigilance étendu aux partenaires. Les entreprises sont devenues actrices de la lutte anticorruption.

Dans ce cadre, le responsable conformité supervise un plan d'action découlant des huit obligations de la loi Sapin II, et notamment de la cartographie des risques prévue par les textes. Cette dernière, socle de la stratégie de gestion des risques, a été établie pour le niveau corporate et est en cours de déclinaison pour les départements et les filiales de deuxième rang du Groupe.

Parmi les risques visés sont traités en priorité les risques en matière de corruption et de trafic d'influence auxquels le groupe RATP peut être exposé, soit lorsqu'il est en position de donneur d'ordre (acheteur), soit lorsqu'il est soumissionnaire à des appels d'offres (fournisseur ou prestataire). Ces risques sont protéiformes et pourraient se révéler dans le cadre de pratiques habituelles de la vie des affaires (cadeaux, invitations, avantages, sponsoring, mécénat, actions caritatives, etc.).

Le respect des règles de concurrence, la fraude, les conflits d'intérêts feront notamment partie des autres sujets traités par la fonction conformité Groupe.

Le sujet de la protection des données à caractère personnel est traité dans le cadre du règlement européen 2016/679 (RGPD), qui est entré en application directe dans les États membre de l'Union européenne le 25 mai 2018.

Suite à une prestation de conseil pilotée par le correspondant informatique et libertés, les adaptations de l'organisation d'entreprise et un plan de mise en conformité ont été présentés en Comex pour décision.

Ces adaptations ainsi que le recensement des traitements de données concernés sont en cours à l'échelle du Groupe, pilotés par un délégué à la protection des données désigné conjointement pour la RATP, RATP Real Estate, RATP Habitat, RATP Travel Retail et RATP Connect, un délégué à la protection des données désigné pour RATP Dev et ses filiales, et un délégué à la protection des données désigné pour RATP Smart Systems et ses filiales.

3.2.2.3 Les risques en matière d'éthique

Un important travail a été mené cette année afin de préciser la nature du risque éthique. Parallèlement, l'actualisation du code éthique, qui datait de 2011, a été conduite et a débouché sur une réécriture significative. Les six valeurs du groupe RATP sont confirmées : l'humain, l'attachement à l'intérêt général, le respect, le professionnalisme au service de nos clients, le goût du défi, l'ouverture. La structure du code a été simplifiée et fait désormais apparaître trois parties consacrées à nos collaborateurs, nos clients et nos parties prenantes. Plus court, écrit dans un langage plus simple, ce code comprend également une présentation des acteurs de l'éthique, de la RSE et de la conformité, ainsi que du dispositif d'alerte.

Le code éthique, validé définitivement en fin d'année après l'achèvement du processus d'information/consultation des institutions représentatives du personnel, a fait l'objet d'une diffusion numérique à l'ensemble des salariés du Groupe. Un plan d'appropriation sera mis en œuvre en 2019, tout d'abord auprès des managers, puis, par leur intermédiaire, auprès des opérateurs. Il s'agira d'un travail minutieux destiné à aider les managers à utiliser ce code comme un outil pratique quand ils sont confrontés, dans leur métier, à une difficulté d'ordre éthique. C'est bien sur le terrain, dans l'identification au quotidien de « zones grises », que la méthodologie éthique de la résolution de problème, qui s'appuie sur l'analyse des conflits de valeurs, peut venir en aide aux managers. C'est ainsi que le lien avec la prévention du risque éthique sera manifesté. Notre objectif reste en effet que tout manager confronté à une situation délicate et inédite soit en mesure de prendre une décision juste, respectueuse de nos valeurs, conforme aux règles de droit et soucieuse des parties prenantes du groupe RATP.

L'articulation cohérente des démarches éthiques, du programme de conformité et de la politique de RSE de l'entreprise est confirmée au cœur de la prévention de nos risques. L'actualité nous conforte chaque jour dans cette vision globale, qui a conduit à la mise en place en 2017 du comité éthique, RSE et conformité (Cersec), dont le secrétaire a été confié à la délégation générale à l'éthique. C'est le Cersec qui a décidé et validé en 2018 la présentation nouvelle du code éthique et du nouveau dispositif d'alerte, en conformité avec les dispositions de la loi du 9 décembre 2016, dite « loi Sapin II ».

La part croissante de l'activité internationale du Groupe et l'augmentation du nombre de facteurs de risques résultant de ses activités dans tous les domaines, l'importance prise par les législations nationales et supranationales dans les domaines de la corruption, de la concurrence et du traitement des données, du respect des droits humains et du développement durable, mais également la sensibilité des questions relatives au fait religieux, aux discriminations et aux différentes formes de harcèlement, ainsi que la problématique renouvelée des questions de diversité, justifient cette instance de gouvernance présidée par la présidente-directrice générale.

Le groupe RATP réaffirme ce faisant ses engagements antérieurs pris avec la Charte de l'UITP en 1999, le Pacte mondial des Nations unies en 2003, la Charte nationale de l'accessibilité en 2003 et la Charte de la diversité en entreprise en 2004. Il confirme sa volonté de déployer dans l'ensemble de l'Epic et des filiales françaises le plan « Travailler ensemble », diffusé le 25 février 2015, afin de promouvoir les valeurs de laïcité, neutralité et non-discrimination, et l'importance qu'il accorde à l'égalité entre les hommes et les femmes. L'organisation, du 5 au 11 décembre, d'une Semaine du travailler ensemble, au cours de laquelle les unités et filiales ont été invitées à organiser, à leur convenance et en fonction de leurs contraintes de fonctionnement, des événements pour illustrer cette démarche collective, participe du même principe de prévention. La seconde édition du Baromètre du climat éthique s'est enfin déroulée en novembre dernier, cette fois-ci auprès de l'ensemble des collaborateurs du Groupe. Ses résultats seront disponibles au début 2019.

3.2.2.4 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 délégué général au management des risques de la RATP et la responsable du pôle conformité. Il assure la représentation de l'entreprise devant toutes les juridictions. Il apporte son concours aux différentes entités du Groupe dans les conditions appropriées sur le plan de la confidentialité et sur le plan financier.

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

En 2018, le département juridique est intervenu sur de très nombreuses questions et en particulier dans les domaines stratégiques suivants :

- le traitement des enjeux juridiques stratégiques liés à l'ouverture à la concurrence ;
- le suivi des dossiers européens (évolution des textes, dossiers aides d'État, concentrations, etc.) ;
- la mise en œuvre des textes transposant les directives marchés et concessions avec la mise à jour du référentiel et de l'ensemble des éléments du guide achats ;
- le développement en Île-de-France, en contribuant à la définition de la stratégie, aux actions à engager et au suivi des réponses aux appels d'offres à travers, en particulier, la participation à la consultation pour l'attribution du contrat d'exploitation pour le tramway T9 ;
- le suivi des projets de développement des réseaux (notamment le projet Grand Paris) ;
- l'assistance des départements opérationnels dans le cadre du déploiement du référentiel en droit de l'environnement et des procédures d'urbanisme et la mise en application de la réforme du droit de l'environnement ;
- les relations avec Île-de-France Mobilités (dimension juridique des nombreux sujets communs, notamment ceux relatifs à l'exploitation des services, aux biens, à la maîtrise d'ouvrage, à la billetterie, à la protection de la marque et aux transferts de données) et le suivi de l'exécution et de l'application du contrat avec Île-de-France Mobilités ;
- le développement des contrats de recherche, de développement et d'innovation (protection et valorisation du savoir-faire RATP) ;
- l'identification et l'optimisation des différents moyens d'améliorer et de favoriser l'innovation à la RATP ;
- le traitement des problématiques et actions de l'entreprise sur Internet et les réseaux sociaux ;
- le suivi des évolutions en matière de données personnelles (règlement communautaire dit « RGPD ») et de formalisation pour la mise à disposition des données publiques (open data) avec la définition de protocoles (lois Macron et Lemaire), l'adaptation et la création de nouveaux schémas contractuels pour la mise en œuvre de ces textes ;
- 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 ;
- la sécurité du patrimoine de l'entreprise (problèmes liés au statut d'opérateur d'importance vitale) de la RATP et la sécurité des systèmes d'information ;
- 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 ;
- l'émergence des questions se rapportant à la lutte contre le racisme et les discriminations, à la laïcité et à la mise en œuvre du plan « Travailler ensemble » ;
- l'accompagnement des filiales dans leur développement et dans leur fonctionnement ;
- l'accompagnement pour la mise en place, à l'intérieur du groupe RATP, d'une démarche structurée de conformité (*compliance*).

3.2.2.5 Les risques achats

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

- le partage et la diffusion 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 à priori, à travers le processus des revues de dossier qui supporte l'approbation des actes d'achat supérieurs à 750 milliers d'euros et le passage en commission des marchés des actes d'achat supérieurs à 5 millions d'euros ;
- les activités de reporting telles que la production d'un tableau de bord mensuel des achats, l'établissement d'un bilan semestriel et annuel des achats présenté en commission de la modernisation technique et technologique et du transport du conseil d'administration, la réalisation du bilan annuel de la commission des marchés.



L'année 2018 a été marquée par :

- la construction et le partage d'un plan d'action pour la filière achats qui emporte la vision et la trajectoire des achats pour les années à venir. À noter, la mise en œuvre d'un chantier emblématique de simplification du process achats ;
- le relèvement de 3 millions d'euros à 5 millions d'euros des seuils de passage en commission des marchés pour les petits lots (arrêté ministériel du 9 août 2018) ;
- l'animation et l'organisation des réunions des *key users* (utilisateurs internes) et d'une réunion du CUB (club des utilisateurs externes de la solution BravoSolution) en invitant l'éditeur pour une présentation de la *road map* produit et des demandes d'évolutions ; la tenue de différents ateliers de démonstration sur site avec les acheteurs, la mise en ligne de nouveaux tutoriels ; pour mémoire, le SI-HA permet d'uniformiser les process et les pratiques entre les départements, trace les échanges avec les fournisseurs et les validations des phases clés des procédures ;
- la mise à jour continue du référentiel achats, notamment des fiches pratiques, des guides de rédaction et des modules de formation aux nouvelles règles de la commande ; la disponibilité d'une nouvelle offre 2019 de l'académie des achats avec notamment l'adaptation de l'offre à la sensibilisation et à la prévention des risques de corruption (Sapin II) et au devoir de vigilance ;
- le maintien à disposition des acheteurs d'outils de veille financière (Intuiz pour les fournisseurs français et Dun & Bradstreet pour les fournisseurs étrangers) pour détecter les fournisseurs présentant un risque de défaillance et le lancement d'une réflexion plus générale en lien avec la *compliance* sur les outils *due dill* disponibles sur le marché fournisseurs ;
- le maintien de l'expertise RSE et l'indexation des prix dans le process achats pour les dossiers de plus de 5 millions d'euros (dossiers passant en commission des marchés) ;
- la réalisation de la cartographie des risques achats *compliance* Sapin II (anticorruption) dans les sept départements responsables des achats de l'entreprise et l'identification des premiers plans d'action ;

> À noter que, si les départements restent propriétaires de leurs risques en propre, une synthèse achats a été réalisée permettant aussi d'identifier des actions transversales de progrès.

- la réalisation de la cartographie des risques achats du département VAL et le plan d'action associé ;
- le lancement de la cartographie des risques achats « vigilance » (appel d'offres lancé en fin d'année) permettant d'identifier les dossiers achats à enjeux et les plans d'action à mettre en œuvre.

3.2.2.6 Les risques liés aux systèmes d'information, aux télécommunications et à la cybercriminalité

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 (SI). Dans le cadre de cette politique, une organisation, animée par un responsable de la sécurité des systèmes d'information (SSI) au niveau du Groupe, a été bâtie autour de correspondants dans chacun des départements et des filiales de la RATP, formant ainsi la chaîne fonctionnelle sécurité.

En matière de bonnes pratiques de SSI, l'entreprise agit en se référant à la norme ISO 27000. Elle a donc réalisé différentes actions dont :

- la définition et l'application d'une politique Groupe et d'un référentiel de sécurité associé (politique de mots de passe, homologation et intégration de la sécurité dans les projets, etc.) ;
- le déploiement progressif d'un système de management de la sécurité de l'information ;
- 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 dispositif de formation et de sensibilisation à la sécurité des SI dispensé aux collaborateurs de l'entreprise ;
- 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, de maintenance et de fourniture de services informatiques ;
- la vérification de la bonne application des règles de sécurité au moyen d'audits organisationnels et techniques (autocontrôle, audits de vulnérabilité, 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 en matière de SSI afin de répondre à deux objectifs majeurs.

Gouverner la SSI

- Les actions en matière de SSI sont pilotées en garantissant l'adéquation des dispositifs mis en œuvre au regard des enjeux métiers de l'entreprise et de l'évolution de la cybermenace.
- La fonction sécurité s'appuie sur une démarche de management des risques : les cartographies des risques cyber de l'entreprise ont ainsi été mises à jour et validées pour la totalité des départements en 2018 ; l'élaboration et la mise en œuvre des plans de traitement associés se poursuivent sur 2018-2019.
- La politique SSI a été mise à jour afin de prendre en compte les nouveaux enjeux du Groupe ; les principales évolutions portent sur l'intégration de la démarche de management des risques SSI comme socle de l'action de l'entreprise en matière de SSI, l'élargissement du domaine d'application à l'ensemble des SI (y compris les systèmes industriels) et des entités constitutives du groupe RATP (Epic, filiales, etc.), et sur l'alignement aux bonnes pratiques en la matière ; la récente instruction de sécurité « homologation des SI » permet d'intégrer au juste nécessaire les enjeux de cybersécurité dans nos projets de SI.
- Un système de management de la sécurité de l'information est en cours de déploiement sur le périmètre du département des systèmes d'information et de télécommunications ; ce dispositif s'inscrit dans le cadre d'une démarche de certification ISO 27001 du département.
- Un plan annuel d'audit concernant les SI sur le périmètre Groupe a été réalisé en 2018 ; cette démarche d'évaluation/contrôle des pratiques du Groupe permet d'enrichir les cartographies des risques des filiales ; cet effort s'amplifie en 2019.

- Un outil de pilotage des risques a été mis en service en 2018 ; son déploiement se poursuit et se traduit concrètement par un suivi renforcé, au niveau Groupe, des cartographies, des plans de traitement et des KRI en matière de SSI.
- Une campagne de sensibilisation à la SSI de l'ensemble des collaborateurs s'est déroulée tout au long de l'année 2018.

Accroître l'efficacité de la gestion opérationnelle de la SSI

- Le centre opérationnel de la sécurité est déployé sur les SI les plus exposés, afin de développer la capacité d'analyse et de contrôle en temps réel du Groupe et également de garantir la rapidité et la cohérence de nos actions en cas d'incidents de sécurité (piratage, attaque virale massive, etc.) ; opéré par des prestataires spécialisés, son champ d'action est en cours d'extension aux systèmes industriels.
- Le système de défense de la RATP est ajusté en permanence ; cette démarche se traduit par de nombreux chantiers techniques :
 - segmentation et cloisonnement des flux en fonction de la criticité et du degré de confidentialité des données échangées dans le cadre du renouvellement du cœur de réseau de transmission ;
 - déploiement d'un système de protection des données (chiffrement du disque dur) pour les postes de travail hébergeant des données sensibles, en particulier pour les utilisateurs nomades ;
 - mise en œuvre de systèmes de gestion centralisée des accès et des comptes à privilège pour les centres informatiques et les systèmes industriels ;
 - traitement de l'obsolescence et des mises à jour des systèmes dans le cadre d'une politique industrielle formalisée.
- Les initiatives digitales, notamment les différents projets de mobilité ou de *cloud computing*, sont systématiquement accompagnées afin de pleinement intégrer les enjeux de SSI.
- En lien avec l'Agence nationale de la sécurité des systèmes d'information, un exercice de gestion de crise cyber a été conduit en 2018 ; le retour d'expérience établi enrichit le dispositif de gestion des incidents et de crise cyber défini au sein du Groupe.

3.2.2.7 Les risques liés aux ressources humaines

Ces risques se déclinent notamment autour de trois items.

Les risques professionnels

La maîtrise des risques professionnels répond aux enjeux stratégiques du groupe RATP en matière d'excellence opérationnelle et de développement durable et s'inscrit dans la politique de ressources humaines du Groupe.

Pilotés par les ressources humaines du Groupe, les risques professionnels sont réévalués périodiquement avec des représentants des activités opérationnelles : ce fut le cas en 2018.

Les actions entreprises pour améliorer le niveau de maîtrise desdits risques s'appuient sur les chantiers structurants lancés par l'entreprise tels que la sécurité des chantiers ou encore la qualité de vie au travail.

Plus largement, pour mettre sous contrôle les risques professionnels, une démarche transversale à l'entreprise de la santé et de la sécurité au travail a été lancée en 2017, démarche qui est transcrite au travers de la politique Groupe de santé et sécurité au travail.

Le risque de perte de compétences

Le pilotage du risque de perte de compétences clés s'inscrit dans une politique de ressources humaines d'ensemble en accompagnement du plan stratégique Défis 2025. En effet, face aux évolutions légales, réglementaires et technologiques mais aussi à un marché de plus en plus concurrentiel, le groupe RATP a la responsabilité de mettre en œuvre les barrières pour maîtriser le risque de rupture de compétences nécessaires à son bon fonctionnement, à son développement et à sa pérennité.

Les démarches de gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences (GPEC) transversales ont pour objet de traduire les plans de charge prévisionnels en besoins de compétences pour répondre aux enjeux du Groupe et notamment pour :

- garantir à l'entreprise de disposer des compétences nécessaires au bon endroit et au bon moment ;
- assurer la pérennité et le développement des compétences nécessaires au bon fonctionnement du Groupe (notamment en sécurité ferroviaire) ;
- créer des parcours de mobilité transverses aux différentes entités du Groupe ;
- participer au développement du Groupe en fournissant les compétences attendues ;
- anticiper les évolutions notamment liées au digital et leurs conséquences possibles sur les compétences.

Ainsi, quatre démarches de management du risque de rupture de compétences, dites « démarches de GPEC transversales », sont mises en œuvre à ce jour :

- la démarche de management du risque de rupture de compétences en sécurité ferroviaire, sponsorisée par le délégué général à la sécurité ferroviaire, initiée en 2013 et inscrite dans les orientations stratégiques de Défis 2025, a pour objet de conforter et de développer la culture de sécurité ferroviaire ; elle s'appuie sur un état des lieux des compétences ferroviaires portées par les salariés de l'entreprise, mis à jour périodiquement, ainsi que sur l'élaboration de barrières pour prévenir les facteurs de risques humains sur les activités d'exploitation, de maintenance et d'ingénierie lorsque des problématiques RH sont identifiées ; parmi ces barrières, le développement des compétences via des parcours professionnels stratégiques et la formation tiennent un rôle central ; dans ce cadre, en 2018, un processus de validation de la qualité des formations a été élaboré avec l'identification des formations y répondant, et 14 parcours stratégiques cadres ont été identifiés ;
- la démarche de GPEC exploitation sponsorisée par le directeur général adjoint aux opérations de transport et de maintenance et lancée en 2016, vise à coconstruire une politique RH d'ensemble ; elle accompagne le développement des filiales en préservant les compétences nécessaires à la compétitivité de l'Epic ; il s'agit donc de préparer la montée en compétences des salariés pour répondre aux enjeux de demain, et ce pour toutes les entités du Groupe ; en 2018, un book de présentation des parcours stratégiques a été diffusé aux responsables RH et aux correspondants mobilité des départements ; pour chacun de ces 14 parcours, un plan de succession a été élaboré.

En 2018, deux nouvelles démarches de GPEC transversales ont été initiées sur des sujets stratégiques pour le Groupe :

- la GPEC en automatismes ferroviaires, qui a pour objet de construire les compétences nécessaires au développement du Groupe en matière de métro automatique ; elle concerne aussi bien l'automatisation de



lignes que la création de lignes automatiques, de l'ingénierie de conception à l'exploitation et la maintenance ; elle a pour objectif de renforcer le vivier de compétences pour répondre aux projets de développement du Groupe ;

- la démarche de GPEC compétences techniques de l'ingénierie a pour objet, dans un contexte de projets de prolongement de lignes, de travaux d'envergure en Île-de-France, ou encore de programmes de modernisation de lignes ou de stations, etc., de positionner les ingénieries au niveau des meilleurs standards d'excellence opérationnelle du métier ; cette démarche est devenue une priorité stratégique pour la RATP, et porte l'ambition de maintenir un haut niveau de savoir-faire et d'innovation ; son objectif est d'établir la cible à trois ou cinq ans des besoins en compétences, profils et effectifs des métiers techniques de l'ingénierie.

Enfin, le schéma directeur des ressources humaines de l'entreprise rend compte du risque de rupture des compétences dites « critiques » en identifiant avec les départements concernés les porteurs de ces compétences et les plans d'action associés pour les résorber. En 2018, 60 compétences critiques portées par 194 salariés, dont 27 % sont des seniors, ont été identifiées pour huit départements. Les plans d'action de résorption portent principalement sur le remplacement des salariés porteurs de ces compétences (43 % des plans d'action), le développement de compétences (35 %) ou le transfert de compétences (14 %). De plus, un chapitre spécifique portant sur le plan stratégique de transformation digitale de l'entreprise a été créé afin d'identifier les impacts du développement du digital sur les métiers et les compétences.

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 Île-de-France Mobilités, dans son plan de transport, à maintenir un niveau de service minimal.

Le dispositif assure toujours son rôle de prévention des conflits puisque 95 % des alarmes ont permis d'éviter le recours à la grève. La conflictualité est restée stable en 2018 pour s'établir en moyenne à 0,50 jour par salarié et par an.

3.2.2.8 Les risques opérationnels

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

L'unité « maîtrise des risques d'entreprise » (MRE)

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, aux facteurs humains et organisationnels.

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, Tramway et OrlyVal fournies par les départements d'exploitation et de maintenance. Ce tableau de bord intègre des recommandations commentées liées à chaque précurseur mentionné. Il est diffusé à la direction générale et aux départements concernés, afin d'engager les actions correctives correspondantes, et qui sont suivies par réseau (Métro, RER et Tramway) dans le cadre des comités directeurs de la sécurité (CDSF) présidés par le DGSF.

L'unité « sécurité incendie » (SI)

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

- d'améliorer de manière continue le niveau de sécurité incendie de l'entreprise ;
- d'organiser le retour d'expérience relatif à la sécurité incendie des systèmes ferroviaires ;
- de coordonner les actions des services de secours et d'incendie avec celles de l'entreprise ;
- de contrôler les établissements en exploitation et les projets de construction ;
- de former le personnel à la sécurité incendie ;
- d'exercer un contrôle réglementaire sur le respect des dispositions et procédures relatives aux gares, stations et bâtiments, via l'IGSI.

L'unité SICGS est notamment chargée, en partenariat avec les départements concernés, d'améliorer le niveau de sécurité incendie des systèmes de transports publics guidés.

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

L'unité SI intervient transversalement dans tous les départements de l'entreprise par le biais de la commission technique de sécurité incendie 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 basés les guides opérateurs de désenfumage « tunnels et stations ».

3.2.2.9 Les risques liés aux infrastructures

L'objectif principal du département Gestion des infrastructures (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 de transport. 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, 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.

Des incidents classés « marquants » font l'objet d'une présentation hebdomadaire et tracée, au sein du Codir. Ceux-ci sont l'objet d'échanges et d'une analyse entre la direction du département et les directions d'unités concernées.

Ces échanges permettent de déterminer les actions de suivi de ces « incidents marquants » qui seront mises en place en fonction de la décision actée.

Le suivi est réalisé :

- soit en Codir de département pour les incidents marquants faisant l'objet d'un suivi particulier et nécessitant des retours ou compléments d'information ;
- soit en réunion trimestrielle « Management de la sécurité ferroviaire » pour les incidents importants ayant eu un impact sur la sécurité ferroviaire et/ou la disponibilité et/ou ayant eu de nombreuses récurrences. Ces réunions sont pilotées par le directeur du département ; l'ensemble des indicateurs de sécurité et de disponibilité sont étudiés (ferroviaire, incendie, des biens et des personnes) au travers d'un tableau de bord ainsi que les plans d'action dédiés en cours ;

- soit en commission REX ; dans ce cas, le directeur du département demande la formalisation d'une fiche REX et désigne son pilote.

Depuis 2016, les contrôles internes de premier niveau, réalisés au sein des unités opérationnelles, ont été intégrés au tableau de bord de suivi des indicateurs de sécurité : sécurité ferroviaire et sécurité des biens et des personnes ; ils font donc l'objet d'un reporting trimestriel lors de la réunion trimestrielle du management de la sécurité ferroviaire.

Le processus REX est en vigueur depuis 2003 dans le département GDI. Il se décline en commission REX, commune avec les départements d'ingénierie et des projets, à laquelle est également associé le CGS. Cette commission semestrielle permet de suivre les incidents significatifs nécessitant des actions spécifiques à mettre en place.

Lorsque la décision du directeur de département sera de suivre un « incident marquant » analysé Codir au travers de la réalisation d'un REX, ce suivi sera réalisé au sein de la commission REX GDI/ING.

En complément, un processus REX sécurité ferroviaire transversal à l'entreprise a été mis en place et est piloté par l'unité CGS de GDI depuis janvier 2016.

Au niveau de l'entreprise, le département GDI participe aux Codir de la sécurité ferroviaire en apportant, lorsque nécessaire, les analyses des incidents et les actions mises en œuvre. Les tableaux de bord des indicateurs d'alerte des dangers (établis par le CGS/la MRE) servent de données d'entrée à la DGSF. Les indicateurs en « Réagir » font l'objet d'une présentation en première partie du CDSF et permettent, le cas échéant, de déterminer des actions d'amélioration pour les unités de façon préventive et suivies au sein de cette instance.

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

Depuis 2017, des carnets de santé des infrastructures sont formalisés. Il en existe deux types :

- un carnet de santé pour le réseau Métro dans sa globalité, avec une analyse d'indicateurs pluriannuels. Ce carnet de santé est mis à jour annuellement ;
- à l'occasion d'un projet de modernisation d'une ligne, un carnet de santé spécifique à cette ligne est formalisé. En plus d'une analyse d'indicateurs pluriannuels, ce type de carnet de santé est complété par le programme prévisionnel de la maintenance dite « patrimoniale » ; ce complément doit permettre d'étudier des opportunités d'optimisation dans le cadre du projet de modernisation.

3.2.2.10 Les risques environnementaux

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

- une équipe d'experts en réglementation des ICPE ;
- un laboratoire de la 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, ISO 9001 et ISO 45001 ;
- un réseau QSE composé des équipes travaillant sur la qualité, la sécurité et l'environnement et provenant de tous les départements ;
- un conseiller à la sécurité pour le transport des marchandises dangereuses.

Maîtrise des risques environnementaux sur les sites industriels

Chaque site industriel ayant un impact significatif sur l'environnement est certifié ISO 14001 ou s'est doté à minima d'un système de management environnemental. L'objectif visé est la certification ISO 14001 de l'ensemble des sites industriels d'ici à 2020. La démarche est détaillée dans la déclaration de performance extra-financière.

Pour assurer la maîtrise de ses risques environnementaux critiques, la RATP déploie également un système de management environnemental pour tous ses sites ICPE au sens de la réglementation française.

Qualité de l'air

La qualité de l'air dans les espaces souterrains fait l'objet de mesures en continu dans trois stations du réseau souterrain (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). Depuis 2018, les données sont également communiquées en temps réel par la RATP.

Différentes actions sont menées pour améliorer la qualité de l'air dans les stations et gares. L'entreprise a notamment lancé un vaste programme de ventilation sur la période 2016-2020 pour renforcer le renouvellement d'air de ses espaces. La RATP testera en 2019 la solution de traitement d'air proposée par Suez, entreprise lauréate de l'appel à projets de la Région Île-de-France « Innovons pour l'air de nos stations ».

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 l'entreprise vis-à-vis du décret 2016-1074 du 3 août 2016 relatif à la protection des travailleurs contre les risques dus aux champs électromagnétiques.

3.2.2.11 La gestion de crise

L'organisation de la gestion de crise

En mai 2018, suite à un audit réalisé en 2017 par l'Institut national des hautes études de la sécurité et de la justice (INHESJ), la fonction de responsable de la préparation aux crises Groupe a été positionnée à la délégation générale au management des risques. Cette fonction et ce positionnement visent à organiser la gestion de crise et les plans de continuité d'activité pour l'ensemble des risques de niveau Comex identifiés dans la cartographie Groupe.

Au titre de l'année 2018, le responsable de la préparation aux crises Groupe a notamment pu mener les actions ci-dessous :

- le réaménagement et le rapprochement des espaces de gestion de crise au siège social de la RATP ;
- la formation des directeurs de crise ainsi que des délégués territoriaux et des délégués centraux ;
- un exercice de crise à destination du Comex.

En ce qui concerne le dispositif en temps réel, la RATP a eu l'occasion de l'éprouver en 2018, à quatre reprises :

- d'abord du 24 janvier au 5 février, à la suite des épisodes de crue rencontrés en région Île-de-France. Cet épisode a nécessité de prendre des dispositions préventives pour préserver les installations informatiques de l'entreprise et organiser des mesures de pompage et d'assèchement des voies d'eau constatées sur le réseau Métro ;

- ensuite, durant le mois de février, lors des épisodes neigeux de forte intensité en Île-de-France ; la mise en œuvre de l'organisation de crise a permis d'améliorer l'information diffusée aux voyageurs, la coordination des équipes sur le terrain et d'assurer le lien avec les cellules de crise des départements dans le cadre du plan verglas de la Région Île-de-France géré par le préfet de zone ;
- le 12 juin, lors du déraillement du RER B à Courcelle-sur-Yvette : la mise en place de l'organisation de crise a permis de gérer la communication de crise liée à cet événement rarissime et de coordonner les mesures mises en place pour assurer une continuité du service au travers de services de remplacement organisés par autobus et navette ferroviaire ;
- le 1^{er} juillet, lors du déraillement d'une rame de la ligne 13 sur la zone de retournement automatique au terminus de Châtillon – Montrouge : la mise en place de l'organisation de crise a permis de coordonner les services de substitution à destination des voyageurs ainsi que les équipes sur place.

Le 17 janvier 2018, la RATP a participé à l'exercice Metropirate organisé par le préfet de zone.

Le 11 décembre 2018, la RATP a participé avec la préfecture de Police à un exercice Sequana destiné à tester la résilience des mesures à prendre dans le cadre d'inondation à Paris.

Des exercices de mobilisation interne ont également été réalisés à la permanence générale.

La communication de crise

L'unité « presse, communication sensible et de crise » est intégrée et pilotée par le département communication. Elle est mobilisée lors de crises vécues par le groupe RATP.

Il est à noter la nomination d'un nouveau responsable communication sensible et de crise, en juillet 2018.

Durant l'année, l'unité « presse, 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 ouverture de celle-ci. Voici un récapitulatif des principales « crises » 2018 à date :

Événement	Date
Épisode neige-verglas	07-10/02/2018
Épisode neige	01/03/2018
Accident de chantier mortel RER A	05/03/2018
Épisode neige	18-19/03/2018
Déraillement RER B entre Saint-Rémy-lès-Chevreuse et Courcelle-sur-Yvette suite aux intempéries	12/06/2018
Déraillement ligne 13 en zone de retournement de Châtillon – Montrouge	01/07/2018
Rames bloquées sous tunnel ligne 1	31/07/2018
Rames bloquées sous tunnel ligne 14	29/08/2018
Rame bloquée sous tunnel RER A	12/09/2018

En novembre 2018, 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) à la station Gabriel Péri (ligne 13).

En dehors des situations de crise, la cellule « communication sensible et de crise » a poursuivi son travail d'élaboration et de mise à jour des argumentaires et éléments de langage, en lien avec l'équipe « presse », sur les sujets médiatiquement sensibles. Elle entreprend également un important travail de mise à jour des éléments de communication relatifs aux scénarios de crise identifiés notamment en sollicitant les propriétaires du risque concerné, qui va se poursuivre sur 2019, dans un contexte de changements au sein de l'entité.

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.

Suite aux préconisations du « diagnostic de l'organisation de crise à la RATP », réalisé en 2017 par INHESJ, des actions ont été mises en œuvre en 2018 :

- rapprochement du PC COM au même étage que la cellule de crise et de la cellule stratégique de la présidence ;
- identification des porte-parole du Groupe au sein de l'entreprise pour répondre aux demandes des médias. Démarrage des premiers *media trainings* de crise pour les dirigeants.

Enfin, la cellule « communication sensible et de crise » entretient et développe son réseau externe en échangeant régulièrement avec d'autres entreprises et services de l'État.

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.

Lors d'accident corporel, le délégué aux victimes est informé par l'entreprise. 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, s'il en a connaissance, le délégué aux victimes informe également la direction des unités opérationnelles bus et réseau ferré ainsi que le département juridique de la gravité des blessures des victimes et du

contexte de l'accident décrit par les victimes. Le personnel, notamment les machinistes, impliqué dans l'accident souhaite très souvent être informé de l'évolution de la santé des victimes, et ces informations sont également utiles au département juridique pour permettre une meilleure approche du dossier d'indemnisation et établir le montant des provisions.

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, grâce à 70 volontaires inscrits dans le dispositif à ce jour, complétés d'une douzaine de médecins du travail ; ce réseau est appelé à se densifier et il est animé au long de l'année par des sessions d'information et de sensibilisation ;
- la mobilisation du plateau téléphonique du service clientèle avec, selon le cas, l'ouverture du numéro Vert.

Un contrat a été signé en 2016 avec un assistant qui permet de proposer diverses prestations d'assistance, de transport, aux victimes et à leur famille. Dans le cas d'un accident collectif, ce dispositif fait désormais partie du processus d'intervention de la cellule d'assistance aux victimes.

Pour consolider l'ensemble du dispositif, une instruction générale (IG 554) a été signée par la présidente en mai 2017. Il y est fait mention du partenariat historique avec l'Institut d'accompagnement psychologique et de ressources (IAPR) qui intègre le dispositif en amont comme en aval. Par ailleurs, le dispositif est nécessairement articulé avec les acteurs externes, en particulier la cellule interministérielle d'aide aux victimes, la BSPP, la préfecture, etc. Il est également référencé dans le Guide méthodologique de la prise en charge des victimes d'accident collectif, mis à jour en 2017 par le Secrétariat d'État aux victimes.

D'autre part, un partenariat durable s'est noué entre la RATP et la Fédération nationale des victimes d'attentats et d'accidents collectifs – SOS Catastrophes et terrorisme par la signature d'une convention reconduite annuellement depuis 2013.

De même, une convention a été signée en 2016 avec Paris aide aux victimes, fédéré par France victimes. Cette association émanant du ministère de la Justice rassemble des professionnels pluridisciplinaires mobilisés par le parquet et disponibles pour les victimes.

Ces conventions visent à enrichir la réflexion en termes de gestion de crise en cas de survenance d'un accident collectif ou d'un attentat, à développer les coopérations et à contribuer à une amélioration permanente de notre dispositif.

4 — Le contrôle interne relatif à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière

4.1 L'élaboration de l'information financière

4.1.1 L'établissement des états comptables et financiers

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

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

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

Pour l'Épic RATP, conformément à la loi du 3 juin 2010, des bilans et des comptes de résultat sont publiés pour chacune des activités de gestionnaire d'infrastructure (GI) et d'opérateur de transport (OT), en annexe des comptes sociaux. Deux structures comptables séparées sont dédiées au traitement comptable distinct des opérations du GI et de l'OT. Les comptes de l'Épic sont le fruit d'une consolidation de ces deux activités.

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, 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, refacturables 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.

4.1.2 La production des comptes sociaux

4.1.2.1 Un corps de doctrines et des structures

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

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

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

4.1.2.2 Des contrôles réguliers

1 – Les unités et fonction supports constituant les différents départements de l'entreprise participent au fonctionnement de la comptabilité en ordonnant les dépenses et recettes de l'entreprise et en définissant, dans le cadre de règles communes, le plan de leurs comptes analytiques. Cette participation prend la forme soit d'un accès direct aux SI comptables pour y enregistrer des données (notamment des charges externes dans le cadre du flux achats et des produits dans le cadre du flux facturation), soit par un outil local se déversant dans le SI (comme pour la gestion des stocks, par exemple).

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

2 – Les équipes de l'unité « comptabilité » ont pour mission de contrôler mensuellement les imputations comptables saisies ou déversées dans le système de gestion par les unités. Elles effectuent les éventuelles corrections et comptabilisent les différentes opérations qui ne sont pas déléguées aux unités. Une entité de la comptabilité dédiée aux opérations du GI est en place depuis le 1^{er} janvier 2012.

Une entité dédiée aux investissements a pour objet le traitement comptable des immobilisations, la gestion du référentiel investissements et la diffusion des règles et méthodes en matière d'investissements, en centralisant au sein d'une même structure toutes les problématiques liées aux investissements.

Des audits ponctuels sur des thématiques comptables sont également effectués par les équipes d'audit de l'unité « comptabilité ».

3 – Toutes les informations générant des flux comptables aboutissent au niveau de l'unité « comptabilité » afin de permettre l'élaboration des documents de synthèse et d'assurer un certain nombre de tâches non décentralisées : tenue des comptabilités immobilisations, fournisseurs, clients, recettes et charges de personnel, contrôle de la qualité comptable, opérations de clôture, production des états financiers (bilan, compte de résultat, annexe, etc.).

4 – Différents contrôles sont organisés pour répondre aux contraintes de séparation comptable des deux activités GI et OT, notamment sur les habilitations donnant accès aux comptables de l'une ou de l'autre des activités.

5 – Depuis 2017, la démarche concernant la formalisation et le renforcement des travaux de contrôle interne se poursuit. Cette démarche s'inscrit dans le dispositif de contrôle interne et *risk management* déployé de manière transversale au département contrôle de gestion et finances (CGF) et au groupe RATP dans son ensemble par la DGACI.

4.1.2.3 Une logique d'arrêté mensuel

Il est procédé à un arrêté des comptes de façon mensuelle (sauf pour les mois de janvier et juillet), 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. Les résultats sont analysés transversalement.

Les comptes de bilan font également l'objet de procédures d'analyse et de justification régulières.

4.1.3 La production des comptes consolidés du groupe RATP

La consolidation des comptes est réalisée à l'aide d'un logiciel de consolidation qui constitue un outil structurant mettant en œuvre des principes et règles comptables régulièrement maintenus à jour. 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 assurée par l'éditeur.

Une entité spécifique de l'unité « comptabilité » pilote la production des états financiers consolidés pour l'ensemble du périmètre du Groupe. Cette entité s'assure, en support du contrôle de gestion des filiales et de l'Epic société mère du Groupe, de la cohérence des données de base qui sont transmises par les entités consolidées. Elle est en charge de comptabiliser tous les impacts des normes IFRS pour la plupart des filiales et les retraitements de consolidation (homogénéisation des comptes, élimination des titres et des flux intragroupe). Les contrôles de variation des capitaux propres sont effectués entité par entité, puis justifiés globalement au niveau du Groupe. Des inventaires de comptes sont ensuite réalisés pour s'assurer de l'exactitude des comptes.

Les données issues de la consolidation comptable servent aux analystes de l'unité « filiales et montages financiers » du département CGF. De ce fait, pendant la période d'arrêt des comptes, les données des filiales font l'objet d'une analyse approfondie et sont rapprochées des données des mois précédents et des données budgétaires.

4.2 Les procédures internes relatives au contrôle comptable et financier

4.2.1 La conformité aux lois et règlements comptables

4.2.1.1 Les normes françaises

L'Epic RATP, est, en matière comptable, placée sous le régime de droit commun des sociétés commerciales. Ainsi, elle tient sa comptabilité selon les dispositions du règlement du CRC n° 99-03 du 29 avril 1999. Elle est toutefois soumise à des sujétions spécifiques relatives à ses missions de service public.

La RATP applique les normes françaises pour l'établissement des comptes de l'Epic. Le plan comptable particulier de la RATP a été approuvé par arrêté interministériel du 21 mars 1985. Ce plan est établi conformément aux règles, principes et modalités du système de base du plan comptable général.

4.2.1.2 Les normes IFRS

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

4.2.1.3 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, les commissaires aux comptes actuels, les cabinets Mazars et KPMG, ont été désignés à compter de l'exercice ouvert en 2015 pour un mandat de six ans.

4.2.1.4 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'estimation appliquées par la RATP pour produire ses comptes, sur le programme d'audit interne et sur la politique de maîtrise des risques.

4.2.1.5 La 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.

4.2.2 La pertinence de l'information financière

4.2.2.1 La production de l'information

La RATP utilise le progiciel Oracle – version R12 (version mise en production en septembre 2010) pour la production des comptes sociaux et Business financial consolidation pour celle des comptes consolidés.

Une assistance à maîtrise d'ouvrage intégrée au département Contrôle de gestion et finances permet de gérer les différentes applications informatiques nécessaires à la production de l'information financière, avec l'appui du département systèmes d'information et de télécommunication (SIT).

(1) Pris pour l'application de la loi no 84-148 du 1^{er} mars 1984 relative à la prévention et au règlement amiable des difficultés des entreprises.



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

Processus pour les comptes consolidés

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

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

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

4.2.2.2 La communication interne des procédures et bonnes pratiques

Des informations financières mises à la disposition des collaborateurs de la fonction finance sont disponibles sur un site intranet dédié aux collaborateurs de la fonction finance. Ce site a pour vocation de proposer les informations et actualités relatives aux métiers de la finance.

La documentation nécessaire à l'exercice de leur métier est mise à disposition des collaborateurs de la fonction finance (contrôleurs de gestion, comptables, trésoriers, fiscalistes, etc.) dans une gestion électronique des documents. 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.

4.2.2.3 Les audits comptables

Des missions d'audits comptables font l'objet d'un programme annuel, avec l'émission de rapports et suivis de plans d'action.

Les démarches de *risk management* et de contrôle interne sont déployées sur l'ensemble du département contrôle de gestion et finances.

Tout au long de l'année, un suivi assure la réalisation des plans d'action et le respect des échéances.

4.2.3 Le contrôle de gestion de l'Epic RATP

Le contrôle de gestion est une fonction partagée entre le contrôle de gestion central (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 Île-de-France Mobilités 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 (projection pluriannuelle, budget, réprévision de l'année en cours et analyse des résultats).

Ces processus s'appuient sur des supports techniques partagés entre le contrôle de gestion central et les contrôles de gestion des départements, qui assurent l'homogénéité et la traçabilité des pratiques.

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

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

- le plan de performance à moyen terme sur quatre ans (l'année en cours et les trois années suivantes) : l'objectif est de maîtriser les risques financiers et de piloter la performance économique à moyen terme, en fixant pour chaque département un objectif de productivité, et en anticipant l'évolution de ses besoins à moyen terme, en fonction du développement de l'offre, de ses projets et des évolutions prévisibles de son environnement ; la cohérence avec le plan stratégique d'entreprise est un axe d'analyse prioritaire ;
- le budget qui couvre par définition la cible à un an ; la cohérence avec le plan de performance de chaque département est un axe d'analyse essentiel de cet exercice ; il est également vérifié que la somme des propositions des départements permet de respecter la cible de performance de l'entreprise ; l'analyse des variations N/N-1 est faite par grandes causes, c'est-à-dire l'offre nouvelle, la productivité, les évolutions de gestion ou besoins nouveaux, les transferts entre départements (changements internes de périmètre) et l'évolution des prix ; l'évolution des effectifs est également analysée et discutée ;
- un reporting mensuel auprès du Comex, mis en place en 2018, porte à la fois sur les objectifs de production, de qualité de service, les indicateurs financiers, de ressources humaines et le suivi des projets ;
- les réprévisions du budget, au nombre de trois par an, faisant l'objet d'un reporting spécifique par chaque département et d'une consolidation au niveau de l'entreprise, permettent de s'assurer du respect et du pilotage de la trajectoire définie.

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

- la mise à jour des schémas directeurs d'investissement : cette mise à jour annuelle est réalisée sur un horizon de dix ans ; l'objectif est de déterminer les investissements à venir en cohérence avec la stratégie de l'entreprise. Ce processus est renforcé par une démarche de cadrage et de priorisation portant sur les cinq premières années (2016-2020) et faite en cohérence avec la capacité à financer issue du contrat signé avec Île-de-France Mobilités ; cette démarche permet aussi de répondre aux exigences contractuelles de reporting prévues avec Île-de-France Mobilités ;
- le processus de décision d'investissements : il permet de s'assurer de la pertinence et de l'opportunité de chaque projet d'investissement ; il précède l'ouverture des comptes autorisant le lancement du projet ; les principaux projets font l'objet de comités d'engagement, préalables à la décision d'investir ;
- les revues de projets et de portefeuilles de projets : ces mises à jour et ces revues sont semestrielles ; elles permettent de s'assurer de la bonne exécution des projets, c'est-à-dire l'obtention des livrables dans les délais et les coûts attendus ; ces revues permettent aussi de prévoir et de contrôler le niveau de dépenses annuelles, et donc en conséquence de maîtriser l'impact sur la dette ; la revue du deuxième semestre est celle qui détermine le budget de l'année suivante.

4.2.4 Le contrôle des filiales et participations

Les filiales et participations 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.

4.2.4.1 Les contrôles à priori

Ils comprennent :

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

Ce contrôle est exercé par le comité d'engagement de l'entité 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 du Transport et de la Mer).

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

Pour la filiale RATP Dev et la participation 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 ; ces comités veillent plus généralement au suivi des méthodes comptables, à l'information financière du conseil de surveillance et à l'analyse des risques.

Pour les autres filiales, ce contrôle est exercé par un comité d'engagement constitué, pour chaque filiale, de représentants de la direction de la filiale, ainsi que de la direction financière et de la direction générale de l'Epic.

4.2.4.2 Les contrôles à posteriori

Ils prennent la forme :

- d'un reporting financier mensuel, sur la base notamment d'informations comptables unifiées remontées à travers le progiciel de consolidation et présentées sous la forme d'un tableau de bord des filiales communiqué au Comex ; ce progiciel sert à la fois au reporting mensuel et à la consolidation des comptes, ce qui garantit l'homogénéité des informations ;
- de la réalisation d'audits : chaque année, certaines filiales font l'objet d'un audit complet de fonctionnement.

Les contrôles à priori et le reporting financier mensuel sont animés par l'unité « filiales, montages financiers, fiscalité » du département CGF ; les audits sont assurés par la DGACI.

4.2.4.3 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, qui 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.

Rapport de gouvernement d'entreprise

Le conseil d'administration **p. 89**

Rémunérations des mandataires sociaux **p. 91**

Politique de diversité **p. 91**

Annexe — Liste des administrateurs
et de leurs mandats au 31 décembre 2018 **p. 91**



Rapport de gouvernement d'entreprise 2018

1 — Le conseil d'administration

1.1 Composition

Le conseil d'administration de la RATP se compose de 27 membres, répartis de la manière suivante, en application du décret n° 84-276 du 13 avril 1984 :

- neuf représentants de l'État, nommés par décret ;
- neuf personnalités nommées par décret :
 - deux personnalités choisies en fonction de leurs compétences dans le domaine des transports ou des politiques de déplacement,
 - trois personnalités issues des milieux socio-économiques,
 - deux représentants des clients des transports collectifs,
 - deux élus des communes ou groupements de communes concernés par l'activité de l'entreprise ;
- neuf représentants des salariés élus par le personnel de l'entreprise.

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.

La liste des administrateurs et de leurs mandats figure en annexe.

1.2 Fonctionnement

Conformément aux dispositions de l'article 6 du décret n° 59-1091 du 23 septembre 1959 portant statut de la Régie autonome des transports parisiens, le conseil d'administration délibère notamment sur :

- la fixation du siège de la Régie ;
- la convention à passer avec Île-de-France Mobilités et sur ses avenants ;
- les questions relatives au statut du personnel ;
- les prévisions budgétaires et leurs révisions ;
- les programmes d'investissement et de renouvellement du matériel et des installations ;
- les projets de travaux ou de fournitures, à l'exception de ceux dont l'approbation appartient au président ;
- les marchés qui doivent être soumis à la commission des marchés des chemins de fer ;
- les emprunts, en demandant, s'il y a lieu, l'approbation des autorités compétentes et la garantie des collectivités locales ;
- la prise, l'extension ou la cession de participations financières ;
- les actions judiciaires, transactions et désistements ;
- l'acquisition ou l'aliénation de tout bien immobilier, les prises ou cessions à bail de tous biens immobiliers lorsque le bail a une durée supérieure à neuf ans ;

- les comptes de chaque exercice ;
- la délivrance des titres d'occupation du domaine public de l'État en application des articles L. 34-1 à L. 34-9 du Code du domaine de l'État et de l'article 3 de la loi n° 94-631 du 25 juillet 1994.

Le conseil d'administration peut déléguer une partie de ses attributions au président-directeur général.

Par ailleurs, 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.

Le conseil approuve notamment les marchés supérieurs à 60 millions d'euros, après avis de la commission de la modernisation technique et technologique et du transport (CMTTT), qui dispose par ailleurs d'un droit d'évocation pour les marchés compris entre 5 et 60 millions d'euros.

Il 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 millions d'euros et pour les opérations de reclassement de titres entre la RATP et ses filiales majoritaires.

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

S'agissant des filiales et participations, le président-directeur général désigne le représentant de la RATP aux assemblées générales et au conseil d'administration des sociétés dans lesquelles elle détient des participations et il en informe le conseil. Le conseil d'administration de la RATP entend au moins une fois par an un rapport sur chacune des sociétés dans lesquelles elle détient une participation significative et il donne un avis sur le plan stratégique de la filiale RATP Dev et son budget.

1.3 Conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil

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.

Le conseil d'administration est doté de trois commissions et d'un comité chargés de préparer les décisions soumises au conseil et de compléter son information :

- la CMTTT 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 commission économique et stratégique (CES) 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, mais aussi le développement, les activités des filiales et le rapport d'activité et de développement durable ;
- la commission de l'innovation et du service aux clients (CISC) assure le suivi du contrat entre la RATP et Île-de-France Mobilités et des tableaux de bord de la qualité de service, et examine plus particulièrement les projets d'innovation de service ;
- le comité d'audit est chargé de suivre le processus d'élaboration de l'information financière, et de s'assurer de l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, du contrôle légal des comptes annuels consolidés par les commissaires aux comptes et de l'indépendance des commissaires aux comptes. Il procède, conjointement avec la CES, à la revue du budget annuel de l'Epic et du Groupe.

Il est chargé de donner un avis au conseil notamment sur les comptes sociaux et consolidés, sous l'aspect de la fiabilité des SI qui concourent à leur établissement, la gestion financière, les principes de gestion et de présentation comptable, les comptes analytiques, les plans de développement des SI comptables et de contrôle de gestion, le programme de l'audit interne et la qualité de ses méthodes, la politique de maîtrise des risques.

1.4 Travaux du conseil d'administration

Au cours des dix séances ordinaires et extraordinaires tenues en 2018, ont notamment été présentés les dossiers suivants :

Stratégie

- Point d'avancement du plan stratégique Défis 2025.
- Orientations stratégiques relatives à la transformation de l'ingénierie.
- Politique ressources humaines 2019-2021.
- Plan de performance des fonctions support.
- Point d'avancement du projet stratégique We Drive de RATP Dev.
- Stratégie de marque.

Développement et modernisation des réseaux

- Approbation des marchés de génie civil (lots 3 et 4) pour le prolongement de la ligne 14 à Aéroport d'Orly.
- Approbation d'un marché dans le cadre de la construction d'un atelier de maintenance des équipements des trains et de logements sociaux sur le site RATP de Vaugirard.
- Approbation du marché de déploiement et maintenance des nouvelles infrastructures de transmission Réseau très haut débit du système vidéo de la RATP.
- Approbation du marché de rénovation du matériel MI2N de la ligne A du RER.
- Actualisation des schémas directeurs des investissements : accroissement de la capacité de transport, systèmes de transport, matériel roulant ferroviaire (contribution), matériel roulant bus (contribution), SI, immobiliers et fonciers.
- Approbation d'avant-projets dans le cadre du schéma directeur de la ligne B du RER.

Politique de services

- Activité publicité de la RATP.
- Projet BRRIC (bâtir une relation réinventée avec nos clients).
- Résultats de l'enquête perception 2017.

Gestion d'infrastructures

- Besoins de financement liés à la préparation de la reprise en gestion des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris.

Exploitation

- Retour d'expérience sur les principaux incidents d'exploitation intervenus au cours de l'année.
- Bilan annuel de la sécurité ferroviaire.

Relations avec Île-de-France Mobilités

- Avenants n^{os} 9, 10, 11, 12 et 13 au contrat entre la RATP et Île-de-France Mobilités.
- Points de suivi trimestriels du contrat avec Île-de-France Mobilités.
- Protocole transactionnel RATP/Île-de-France mobilités relatif à l'ancien siège de la RATP, sis quai des Grands Augustins.

Innovation et digital

- Plan de transformation digitale.
- Politique d'innovation du Groupe.

Sujets financiers

- Présentation et arrêté des comptes consolidés du groupe RATP au 31 décembre 2017.
- Présentation et arrêté des comptes sociaux de l'Epic RATP au 31 décembre 2017, intégrant les comptes du gestionnaire d'infrastructure et de l'opérateur de transport.
- Approbation du rapport de gestion du groupe RATP au 31 décembre 2017.
- Approbation du rapport d'activité et de développement durable 2017 du groupe RATP.
- Approbation du budget 2019 du groupe RATP et de l'Epic RATP.
- Approbation d'une augmentation de capital de RATP Dev.
- Approbation d'une augmentation de capital de RATP Capital Innovation.
- Approbation de la cession d'actifs de la RATP à Telcité NAO.

Ressources humaines

- Présentation des comptes 2017 et du budget 2018 de la Caisse de coordination aux assurances sociales.
- Approbation de la contribution prévisionnelle aux œuvres sociales.
- Approbation du plan de formation 2018.

Développement

- Projet de réponse à l'appel d'offres pour l'exploitation et la maintenance du métro de Buenos Aires.
- Suivis trimestriels de l'activité de RATP Dev.

Un séminaire du conseil d'administration a eu lieu, sur le thème de l'ouverture à la concurrence.

Enfin, le conseil a été informé par la présidente des principaux événements concernant le groupe RATP.

Outre les dossiers relatifs à l'arrêté des comptes, le comité d'audit a examiné les dossiers suivants :

- honoraires des missions complémentaires des commissaires aux comptes ;
- cartographie des risques ;
- plan d'audit des commissaires aux comptes ;
- présentation des évolutions de normes comptables ;
- bilan 2018 et programme 2019 de la DGACI ;
- mise en place de la loi Sapin II : code de conduite, dispositif d'alerte, code éthique ;
- stratégie de financement et de couverture, règles de gestion pour la trésorerie et le financement.

2 — Rémunérations des mandataires sociaux

Le conseil d'administration 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. Les représentants de l'État et les administrateurs salariés ne touchent aucune indemnité ou rémunération.

Ces indemnités, dénommées « jetons de présence », sont applicables aux administrateurs présents aux séances du conseil d'administration, du comité d'audit et des commissions.

Elles ont été fixées à 148 euros par séance de conseil, et à 74 euros par séance de commission, de comité ou de groupe de travail par délibération du conseil lors de la séance du 9 février 2007. Les montants n'ont pas évolué depuis cette date.

La rémunération de la présidente du conseil d'administration de la RATP est fixée par voie ministérielle en application de l'article 3 du décret n° 53-707 du 9 août 1953.

Pour l'année 2018, la rémunération brute de Catherine Guillouard, présidente-directrice générale, s'élève à 300 000 euros fixes, complétée par une part variable, fixée sur la base des résultats 2018, pour un montant maximal de 100 000 euros.

Enfin, aucune convention, telle que visée au second alinéa de l'article L. 225-37-4 du Code de commerce, n'est intervenue entre un administrateur et une filiale de la RATP.

3 — Politique de diversité

3.1 Application du principe de diversité au sein du conseil

Le conseil d'administration de la RATP comptait, au 31 décembre 2018, 42 % de femmes. Les collègues des représentants de l'État et des personnalités qualifiées comportent 53 % de femmes. Le conseil d'administration de la RATP respecte donc les dispositions de la loi n° 2014-873 du 4 août 2014 pour l'égalité réelle entre les femmes et les hommes.

3.2 Équilibre de la représentation des hommes et des femmes

En 2015, la RATP a intégré le développement de la mixité comme l'un des chantiers du plan stratégique Défis 2025, ce qui s'est notamment traduit par la mise en place du programme « RATP au féminin ». Ce programme est l'un des vecteurs de l'engagement collectif visant à faire progresser la mixité au sein des organisations.

Par ailleurs, le premier accord d'entreprise relatif à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes date de 2003. En 2015, la RATP a négocié un quatrième accord en faveur de l'égalité professionnelle et salariale entre les femmes et les hommes, décliné en plusieurs thématiques : recrutement, formation, promotion professionnelle, rémunération, articulation entre l'activité professionnelle et la conciliation des temps de vie.

Cette politique fournit des résultats significatifs. Ainsi, le Comex de la RATP est désormais paritaire, et la part des femmes dans les cadres supérieurs de l'entreprise s'inscrit à la hausse, de 30 % en 2016 à 34 % en 2018. Sur les fonctions cadres, qui correspondent aux 10 % de postes à plus forte responsabilité, le taux de féminisation est en augmentation constante depuis cinq ans, et atteint 35 %, notamment grâce à l'atteinte d'une quasi-parité dans les recrutements.

Annexe — Liste des administrateurs et de leurs mandats au 31 décembre 2018

Les évolutions intervenues en 2018 sont les suivantes :

- par décret du 16 mars, Mme Luciani-Boyer a été nommée administratrice au titre du collège des élus des communes ou groupements de communes concernés par l'activité de l'entreprise, en remplacement de Gilles Carrez ;
- ce même mois, M. Leblanc a quitté ses fonctions de directeur régional et interdépartemental de l'équipement et de l'aménagement de la Région Île-de-France et a mis fin à son mandat d'administrateur de la RATP, représentant de l'État, pour prendre la présidence de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires. Mme Emmanuelle Gay, nommée administratrice par décret du 12 juin, a pris sa place au titre des représentants de l'État ;
- en novembre, le mandat de Mme Marquez, administratrice représentante élue du personnel, a pris fin en raison de son élection en tant que représentante d'un comité social et économique. Elle a été remplacée par M. Michel Fayolle, à compter de la séance du conseil du 30 novembre.

**REPRÉSENTANTS DE L'ÉTAT**

Nom	Fonction	Autres mandats
Mme Bacot Marie-Anne	Membre du conseil général de l'environnement et du développement durable Présidente de la commission économique et stratégique du conseil d'administration	<ul style="list-style-type: none">• Membre du conseil de surveillance de Réseau de transport d'électricité• Membre du conseil de surveillance de l'aéroport Roland-Garros• Administratrice de l'Institut des hautes études de développement et d'aménagement des territoires en Europe
Mme François Sylvie	Ancienne directrice générale adjointe du Groupe La Poste	<ul style="list-style-type: none">• Présidente de l'organisme HLM Toit et Joie
M. Cadot Michel	Préfet de la Région Île-de-France et préfet de Paris	<ul style="list-style-type: none">• Administrateur de l'Établissement public Paris La Défense (EPLD), de l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay, de Grand Paris Aménagement, de l'Établissement public foncier d'Île-de-France (EPFIF), de l'Épamarne, de l'EPA Orly-Rungis Seine Amont, de l'EPA Mantois Seine Aval, de l'EPA Sénart, de l'EPA universitaire de la région Île-de-France, de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme (IAU), d'Haropa – Ports de Paris et de la Société de livraison des ouvrages olympiques (Solideo)• Commissaire du gouvernement à la Société du Grand Paris (SGP)• Président du CA de l'Institut Gustave-Roussy et du CA de l'Agence de l'eau Seine-Normandie (AESN)
M. Charissoux Denis	Sous-directeur à la direction du Budget	<ul style="list-style-type: none">• Administrateur de SNCF Réseau, de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, de la SGP, de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, de l'Agence française pour la biodiversité (AFB)
M. de Romanet Augustin	Président-directeur général d'Aéroports de Paris (ADP)	<p>Mandats au sein du Groupe ADP :</p> <p>Segment commerces et services :</p> <ul style="list-style-type: none">• Média Aéroports de Paris, société par actions simplifiée française, coentreprise avec JC Decaux : président et administrateur• Société de distribution aéroportuaire (SDA), société par actions simplifiée française, co-entreprise avec Lagardère : membre du conseil• Relay@ADP, société par actions simplifiée française, coentreprise avec Lagardère : membre du conseil de direction• Fondation d'Entreprise d'Aéroports de Paris : président <p>Autres mandats :</p> <ul style="list-style-type: none">• Airport Council International (ACI) Europe, association internationale sans but lucratif soumise au droit belge : membre du conseil d'administration et du comité exécutif• SCOR, société cotée européenne :<ul style="list-style-type: none">• administrateur référent• président du comité des rémunérations et nominations• membre du comité stratégique• président du comité de gestion de crise• membre du comité de responsabilité sociale de l'entreprise• Le Cercle des économistes SAS, société française : membre du conseil de surveillance• Établissement public du domaine national de Chambord (France) : président du conseil d'administration• Association Paris Europlace : président

Nom	Fonction	Autres mandats
Mme Gay Emmanuelle	Directrice régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement de la Région Île-de-France	<ul style="list-style-type: none"> Membre des conseils de l'Epfig, GPA, la Société publique locale d'aménagement IN Paris Sud, PAP, Solideo, l'AESN, du Centre scientifique et technique du bâtiment, de l'observatoire régional du foncier en Île-de-France, de l'observatoire régional de l'immobilier d'entreprise en Île-de-France, APUR et l'IAU
Mme Lepage Solenne	Chargée de mission à l'Agence des participations de l'État	<ul style="list-style-type: none"> Administratrice de SNCF Mobilités, du groupe ADP et d'Air France-KLM
M. Peylet Roland	Conseiller d'État honoraire	Aucun mandat

ÉLUS DES COMMUNES OU GROUPEMENTS DE COMMUNES CONCERNÉS PAR L'ACTIVITÉ DE L'ENTREPRISE

Nom	Fonction	Autres mandats
Mme Lepetit Annick	Conseillère du 17 ^e arrondissement de Paris	<ul style="list-style-type: none"> Présidente de la Société publique locale Paris & Métropole aménagement (anciennement Paris Batignolles Aménagement SPLA) et membre du conseil de surveillance du centre hospitalier Perray-Vaucluse
Mme Luciani-Boyer Pascale	Conseillère municipale de Saint-Maur-des-Fossés	Aucun mandat

REPRÉSENTANTS DES MILIEUX SOCIO-ÉCONOMIQUES

Nom	Fonction	Autres mandats
Mme Bellon Michèle	Ancienne présidente d'Électricité Réseau Distribution France (ERDF), présidente du comité d'audit	<ul style="list-style-type: none"> Membre du CA de Greentech SA (Greentech Energy System), devenue Athena Investments A/S le 12 décembre 2017 Membre du CA de HF Company
Mme Corazza Chiara	Directrice générale du Women's Forum for the Economy and Society	<ul style="list-style-type: none"> Administratrice indépendante d'APRIL, membre de l'Arab International Women's Forum
Mme Guillouard Catherine	Présidente-directrice générale de la RATP	<ul style="list-style-type: none"> Administratrice d'Engie, administratrice d'Airbus S.E, administratrice de Systra

PERSONNALITÉS REPRÉSENTANT LES CLIENTS DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Nom	Fonction	Autres mandats
M. Babut Michel	Représentant de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT)	Aucun mandat
M. Bernardelli Stéphane	Membre de l'Union nationale des associations familiales (UNAF)	<ul style="list-style-type: none"> Administrateur au CA de l'UNAF, administrateur désigné par l'UNAF au conseil supérieur de l'éducation routière, au conseil consultatif des consommateurs et usagers de la SNCF, au conseil de la Caisse nationale d'assurance maladie

**PERSONNALITÉS CHOISIES POUR LEURS COMPÉTENCES PERSONNELLES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS**

Nom	Fonction	Autres mandats
M. Angles Bruno	Président de Crédit Suisse France et Belgique	• Membre du MEIF – <i>Advisory panel</i>
M. Raulin Patrice	Ancien président de la Société Lyon-Turin Ferroviaire, de la Société française du tunnel routier du Fréjus, de l'École nationale des travaux publics de l'État, et du conseil de surveillance de la Société des aéroports de Lyon, Président de la CMTTT	• Membre de la commission des marchés du groupe Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) • Vice-président de la Fédération habitat-humanisme, cogérant de la société Foncière d'habitat-humanisme, administrateur de l'association HH Gestion, administrateur de Coallia et du Mouvement d'aide au logement

REPRÉSENTANTS ÉLUS DU PERSONNEL

Nom	Fonction	Autres mandats
M. Lalouani Abdel Halim	Élu sur la liste FO (actuellement sans étiquette)	• Administrateur de RATP Habitat
M. Le Pahun Didier	Élu sur la liste UNSA	• Administrateur de RATP Connect
Mme De Wilde-Ghikh Laurence	Élue sur la liste UNSA	• Administratrice de RATP Real Estate et de la Fondation groupe RATP
M. Fayolle Michel	Élu sur la liste SUD	Aucun mandat
Mme Jeunet-Mancy Claire	Élue sur la liste CFE-CGC	• Administratrice de RATP Connect
M. Piras Fabrizio	Élu sur la liste CGT	• Administrateur de RATP Habitat et de la Fondation groupe RATP
M. Rizzi Michel	Élu sur la liste CGT – président de la CISC	Aucun mandat
M. Roue Gilles	Élu sur la liste CGT	• Administrateur salarié de la caisse de retraite du personnel de la RATP (CRP), administrateur de RATP Real Estate et de RATP Travel Retail
M. Saveret Gilles	Élu sur la liste CGT	Aucun mandat

Comptes consolidés

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés **p. 96**

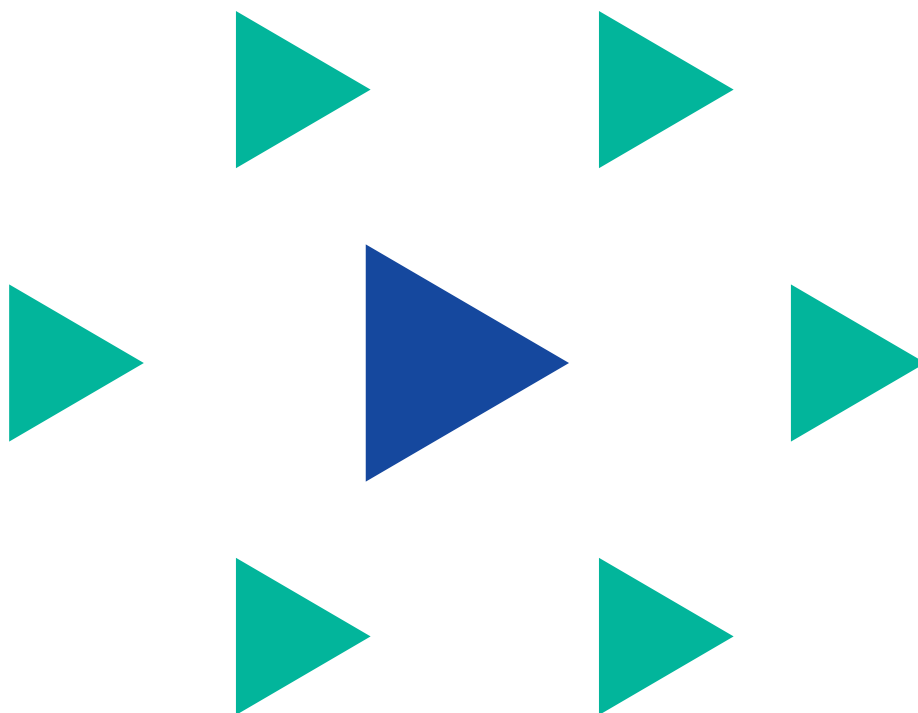
État du résultat global **p. 100**

Bilan consolidé **p. 102**

Tableau des flux de trésorerie consolidés **p. 103**

Tableau de variation des capitaux propres **p. 104**

Annexe aux comptes consolidés **p. 105**





Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2018

Au conseil d'administration de la RATP

Opinion

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le commissaire aux participations de l'État, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés de la Régie autonome des transports parisiens (ci-après « RATP ») relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2018 tels qu'ils sont joints au présent rapport.

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

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au comité d'audit.

Fondement de l'opinion

Référentiel d'audit

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie « Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés » du présent rapport.

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance qui nous sont applicables, sur la période du 1^{er} janvier 2018 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014 ou par le Code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes.

Observation

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur les notes 1.2.1 et 3.3 de l'annexe qui exposent le changement de méthode comptable relatif à l'application au 1^{er} janvier 2018 de la norme IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés des contrats conclus avec des clients ».

Justification des appréciations – Points clés de l'audit

En application des dispositions des articles L. 823-9 et R. 823-7 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes consolidés pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes consolidés pris isolément.

Évaluation des immobilisations incorporelles et corporelles de l'Epic

Risque identifié

Au 31 décembre 2018, les immobilisations incorporelles et corporelles de l'Epic représentent environ 40% du total de l'actif.

Pour les besoins des tests de dépréciation d'actifs, les actifs à tester sont regroupés en unités génératrices de trésorerie (UGT). Les UGT définies au niveau de l'Epic RATP correspondent aux activités de gestionnaire d'infrastructure et d'opérateur de transport.

Pour ces tests, la valeur nette comptable de l'UGT est comparée à sa valeur recouvrable. Cette dernière correspond au montant le plus élevé entre la juste valeur diminuée des coûts de la vente et la valeur d'utilité, qui est égale à la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs attendus de l'UGT.

Les principales hypothèses prises en compte par la direction dans l'évaluation de la valeur recouvrable et décrites à la note 15.1 de l'annexe concernent :

- les estimations de flux de trésorerie futurs sur la base du plan d'affaires RATP approuvé par l'État et reposant sur les dispositions financières du contrat Île-de-France Mobilités-RATP 2016-2020, actualisées en fonction des évolutions constatées;
- les hypothèses d'investissement;
- les modalités de calcul des valeurs terminales;
- les modalités de détermination des taux d'actualisation propres à chaque UGT.

Compte tenu des jugements et estimations entrant dans la détermination des valeurs recouvrables, nous avons considéré l'évaluation des immobilisations incorporelles et corporelles de l'Epic comme un point clé de notre audit.

Notre réponse

Nous avons évalué le caractère approprié de la méthodologie retenue par la RATP pour déterminer les valeurs recouvrables.

Pour les deux UGT « gestionnaire d'infrastructure » et « opérateur de transport », nous avons apprécié les modèles et les calculs de l'entreprise, notamment en :

- appréciant la qualité du processus d'élaboration et d'approbation des budgets et des prévisions;
- comparant la progression de chiffre d'affaires et des investissements sur la durée du contrat Île-de-France Mobilités avec les dispositions du contrat;
- appréciant le caractère raisonnable des principales hypothèses prises en compte dans ces modèles, d'une part, avec les budgets et prévisions établis par la direction et présentés au conseil d'administration et, d'autre part, avec notre connaissance du secteur et des spécificités du contrat Île-de-France Mobilités acquises notamment lors d'entretiens avec les membres du comité exécutif;
- comparant les taux d'actualisation utilisés par activités à ceux résultant de différentes bases de données;
- évaluant les analyses de sensibilité effectuées par la direction de la RATP sur les hypothèses clés pour apprécier les impacts éventuels de ces hypothèses sur les conclusions des tests de dépréciation.

Nous avons également apprécié le caractère approprié des informations présentées dans les notes 15 et 15.1 de l'annexe aux comptes consolidés.

Évaluation des *goodwill* de RATP Dev

Dans le cadre de son développement, le Groupe, par le biais de la sous-holding RATP Dev, a été amené à réaliser des opérations de croissance externe ciblées et à reconnaître plusieurs *goodwill*.

Ces *goodwill*, qui correspondent au cas présent à l'écart entre le prix payé et la juste valeur des actifs et passifs acquis, sont décrits dans la note 8 de l'annexe aux comptes consolidés.

Un test de dépréciation est effectué :

- chaque année pour toutes les UGT comprenant des *goodwill*;
- 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. Cette dernière correspond au montant le plus élevé entre la juste valeur diminuée des coûts de la vente et la valeur d'utilité, qui est égale à la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs attendus de l'UGT.

La direction s'assure lors de chaque exercice que la valeur comptable de ces *goodwill*, figurant au bilan pour un montant de 348 millions d'euros, n'est pas supérieure à leur valeur recouvrable et ne présente pas de risque de perte de valeur.

Les modalités du test de dépréciation mises en œuvre sont décrites à la note 15.2 de l'annexe aux comptes consolidés.

Nous avons considéré que la valorisation des *goodwill* constitue un point clé de notre audit compte tenu de leur sensibilité aux hypothèses retenues par la direction s'agissant notamment du taux de croissance retenu pour les projections de flux de trésorerie et du taux d'actualisation qui leur est appliqué.

Notre réponse

Nous avons examiné la conformité de la méthodologie appliquée par la société aux normes comptables en vigueur.

Nous avons également effectué une analyse critique des modalités de mise en œuvre de cette méthodologie et apprécié notamment :

- le caractère raisonnable des projections de flux de trésorerie et des taux de croissance retenus par rapport au contexte économique et financier;
- la fiabilité du processus d'établissement des estimations en examinant les causes des différences entre les prévisions des exercices précédents et les réalisations;
- la cohérence de ces projections de flux de trésorerie avec les dernières estimations de la direction telles qu'elles ont été présentées au conseil d'administration dans le cadre des processus d'élaboration du plan moyen terme;
- le calcul du taux d'actualisation appliqué aux flux de trésorerie estimés par rapport aux données observables.

Nous avons également apprécié le caractère approprié des informations présentées dans les notes 8 et 15.2 de l'annexe aux comptes consolidés.

Caractère recouvrable des impôts différés actifs

Risque identifié

Un montant d'impôts différés actifs nets de 530 millions d'euros figure dans le bilan consolidé.

Comme indiqué en note 7.2 de l'annexe aux comptes consolidés, les actifs d'impôts différés sur différences temporelles ou sur déficits reportables ne sont reconnus que dans la mesure où la réalisation d'un bénéfice imposable futur, qui permettra d'imputer les différences temporelles, est probable, et la recouvrabilité de ces impôts différés actifs est appréciée sur un horizon de temps raisonnable en tenant compte des évolutions attendues du taux de l'impôt.

Nous avons identifié ce sujet comme un point clé de l'audit compte tenu de l'incertitude relative au caractère recouvrable des impôts différés actifs au 31 décembre 2018 et du jugement exercé par la direction à cet égard.

Notre réponse

Nos travaux ont consisté à apprécier la probabilité que l'Epic RATP puisse utiliser dans le futur des pertes fiscales reportables générées à ce jour, notamment au regard :

- des impôts différés passifs existants dans la même juridiction fiscale et qui pourront être imputés sur les pertes fiscales reportables existantes avant leur expiration;
- de la capacité de l'Epic à dégager des profits taxables futurs permettant d'absorber les pertes fiscales antérieures.



Nous avons apprécié si la méthodologie retenue par la direction pour identifier les pertes fiscales reportables existantes qui seront utilisées, soit par des impôts différés passifs soit par des profits taxables futurs, est appropriée.

Pour l'appréciation des profits taxables futurs, nous avons évalué la fiabilité du processus d'établissement des projections de résultats futurs afin d'évaluer la probabilité que le Groupe recouvre ses actifs d'impôts différés en :

- comparant les projections de résultats des exercices antérieurs avec les résultats réels des exercices concernés;
- comparant les projections de résultats futurs avec les projections prévues dans le contrat Île-de-France Mobilités;
- vérifiant la cohérence des hypothèses de renouvellement du contrat Île-de-France Mobilités et leur cohérence avec les hypothèses retenues pour l'élaboration des tests de dépréciations des immobilisations incorporelles et corporelles;
- faisant une analyse critique des hypothèses fiscales utilisées par la direction pour établir les projections de résultats au-delà de la période du business plan.

Nous avons également apprécié le caractère approprié des informations présentées dans la note 7.2 de l'annexe aux comptes consolidés.

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, à la vérification spécifique prévue par les textes légaux et réglementaires des informations relatives au Groupe, données dans le rapport de gestion du conseil d'administration.

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

Nous attestons que la déclaration consolidée de performance extra-financière prévue par l'article L. 225-102-1 du Code de commerce figure dans les informations relatives au Groupe données dans le rapport de gestion, étant précisé que, conformément aux dispositions de l'article L. 823-10 de ce code, les informations contenues dans cette déclaration n'ont pas fait l'objet de notre part de vérifications de sincérité ou de concordance avec les comptes consolidés et doivent faire l'objet d'un rapport par un organisme tiers indépendant.

Informations résultant d'autres obligations légales et réglementaires

Désignation des commissaires aux comptes

Les cabinets KPMG et Mazars ont été nommés commissaires aux comptes de RATP par le commissaire aux participations de l'État le 26 mars 2015.

Au 31 décembre 2018, les cabinets KPMG et Mazars étaient dans la quatrième année de leur mission sans interruption.

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes consolidés

Il appartient à la direction d'établir des comptes consolidés présentant une image fidèle conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes consolidés ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes consolidés, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de la société à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider la société ou de cesser son activité.

Il incombe au comité d'audit de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que, le cas échéant, de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le conseil d'administration.

Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés

Objectif et démarche d'audit

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes consolidés. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L. 823-10-1 du Code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit. En outre :

- il identifie et évalue les risques que les comptes consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il

estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;

- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne;
- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes consolidés;
- il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier;
- il apprécie la présentation d'ensemble des comptes consolidés et évalue si les comptes consolidés reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle;
- concernant l'information financière des personnes ou entités comprises dans le périmètre de consolidation, il collecte des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour exprimer une opinion sur les comptes consolidés. Il est responsable de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit des comptes consolidés ainsi que de l'opinion exprimée sur ces comptes.

Rapport au comité d'audit

Nous remettons un rapport au comité d'audit qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au comité d'audit figurent les risques d'anomalies significatives que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au comité d'audit la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L. 822-10 à L. 822-14 du Code de commerce et dans le Code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le comité d'audit des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Paris-la Défense, le 1^{er} avril 2019

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	31/12/2018	31/12/2017
Chiffre d'affaires	3	5 562 861	5 390 547
Autres produits des activités ordinaires	3	431 481	405 383
Produits des activités ordinaires	3	5 994 342	5 795 931
Achats consommés		(608 378)	(571 033)
Autres achats et charges externes		(931 943)	(895 640)
Impôts, taxes et versements assimilés	4	(315 319)	(317 373)
Charges de personnel	5	(3 272 752)	(3 179 735)
Autres charges d'exploitation		(19 704)	(15 480)
Excédent brut d'exploitation		846 246	816 670
Dotations aux amortissements		(395 660)	(380 958)
Dotations et reprises aux provisions	25	8 520	11 886
Résultat de cessions d'actifs		9 411	2 085
Effets des opérations sur le périmètre	2.3	(2 057)	3 834
Pertes de valeur		0	0
Autres produits et charges opérationnels		(1 316)	835
Quote-part dans le résultat net des entités mises en équivalence	17	(13 871)	(10 999)
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entités mises en équivalence		451 273	443 353
Produits financiers	6	17 147	74 823
Charges financières	6	(180 964)	(249 863)
Résultat financier		(163 817)	(175 040)
Résultat avant impôts		287 456	268 313
Impôts sur le résultat	7	(80 332)	79 546
Résultat net consolidé		207 123	347 859
Part du Groupe		199 851	338 937
Intérêts minoritaires		7 272	8 922

2 — Autres éléments du résultat global

	31/12/2018	31/12/2017
Résultat net consolidé	207 123	347 859
Variation de la juste valeur des dérivés de couverture de flux de trésorerie	(6 516)	(5 416)
Impôts différés sur la variation de la juste valeur des dérivés de couverture de flux de trésorerie	(362)	97
Écarts de conversion	586	(6 920)
Quote-part des entités mises en équivalence sur éléments recyclables en résultat	(895)	(5 390)
Total des éléments recyclables en résultat	(7 187)	(17 629)
Réévaluations au titre des régimes à prestations définies brut	19 997	16 576
Impôts différés sur les réévaluations au titre des régimes à prestations définies	(301)	(36)
Quote-part des entités mises en équivalence sur éléments non recyclables en résultat	588	(34)
Variation de la juste valeur des titres non consolidés		
Total des éléments non recyclables en résultat	20 284	16 506
Produits et charges comptabilisés en autres éléments du résultat global	13 097	(1 122)
RÉSULTAT GLOBAL TOTAL	220 220	346 736
Part du Groupe	212 133	340 941
Intérêts minoritaires	8 087	5 796

Bilan consolidé

Actif	Notes	31/12/2018	31/12/2017	Passif	Notes	31/12/2018	31/12/2017
				Dotation en capital	23	433 367	433 367
Goodwill net	8	348 045	346 936	Contre-valeur des immobilisations mises à disposition	23	250 700	250 700
Immobilisations incorporelles	9	845 964	720 863	Réserves		3 973 421	3 625 430
Immobilisations corporelles	10	6 247 204	6 027 837	Résultat de la période		199 851	338 937
				Capitaux propres – part du Groupe		4 857 339	4 648 434
Titres mis en équivalence	17	107 633	123 269	Intérêts minoritaires		31 743	31 321
Titres non consolidés	18	48 437	37 631				
Instruments financiers dérivés – non courants	30	14 072	122 738	Capitaux propres		4 889 082	4 679 755
Actifs financiers en concession – non courants	14	3 685 761	3 795 775				
Autres actifs financiers – non courants	19	139 971	351 584				
Impôts différés actifs	7	716 133	764 399	Provisions pour avantages au personnel	24	734 848	742 401
				Autres provisions – non courantes	25	154 947	160 983
Actifs non courants		12 153 220	12 291 031	Dettes financières – non courantes	26	4 745 123	4 928 560
				Instruments financiers dérivés – non courants	30	42 817	49 832
Stocks et en-cours	20	238 074	210 436	Impôts différés passifs	7	185 750	166 194
				Autres créiteurs		14 015	10 130
Créances d'exploitation	21	1 164 978	1 021 611	Passifs non courants		5 877 501	6 058 099
Instruments financiers dérivés – courants	30	107 619	3 239				
Actifs financiers en concession – courants	14	294 243	285 982	Autres provisions – courantes	25	65 880	67 640
Autres actifs financiers – courants	19	132 070	438 486	Dettes financières – courantes	26	1 917 964	2 359 513
Trésorerie et équivalents de trésorerie	22	1 075 498	1 143 086	Instruments financiers dérivés – courants	30	4 123	8 226
				Dettes d'exploitation	27	2 411 153	2 220 638
Actifs courants		3 012 483	3 102 840	Passifs courants		4 399 120	4 656 017
TOTAL ACTIF		15 165 702	15 393 872	TOTAL PASSIF		15 165 702	15 393 872

Tableau des flux de trésorerie consolidés

	Notes	31/12/2018	31/12/2017
Résultat net total consolidé		207 123	347 859
Élimination du résultat des entités mises en équivalence		13 871	10 999
Élimination des amortissements et provisions		400 014	380 636
Dotations aux amortissements des biens mis en concession	14	330 149	315 636
Élimination des résultats de cession		(5 901)	(5 955)
Élimination des autres éléments non monétaires		3 874	5 258
Capacité d'autofinancement après coût de l'endettement financier net et impôts		949 130	1 054 433
Élimination de la charge (produit) d'impôt		80 332	(79 546)
Incidence de la variation du BFR hors investissements et subventions	28	(231 853)	9 808
Impôts payés		(7 327)	(7 822)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		790 282	976 873
Incidence des variations de périmètre		(5 106)	7 020
Acquisition d'immobilisations incorporelles et corporelles	9 et 10	(1 430 465)	(1 413 832)
Acquisition de biens mis en concession		(224 845)	(217 296)
Acquisition d'actifs financiers		(10 261)	(2 078)
Variation des prêts et avances consentis		2 254	5 280
Variation du BFR sur investissements et biens mis en concession		130 910	12 490
Subventions d'investissement reçues hors biens mis en concession	9 et 10	558 066	575 536
Subventions d'investissement reçues sur des biens mis en concession		127 200	156 378
Variation des subventions d'investissement à recevoir		121 124	75 822
Cessions d'immobilisations incorporelles et corporelles		20 521	44 120
Cession d'actifs financiers		68	20
Dividendes reçus des entités mises en équivalence		885	3 431
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(709 650)	(753 110)
Part des minoritaires sur mouvements de capital		292	(249)
Émissions d'emprunts		261 799	540 039
Remboursements d'emprunts		(718 377)	(379 522)
Variation des billets de trésorerie		95 926	(93 676)
Variation du cash collatéral et des placements à court terme		280 247	(112 261)
Variation des intérêts courus non échus		(15 086)	(1 688)
Dividendes payés aux minoritaires		(6 792)	(6 837)
Autres flux liés aux opérations de financement		(3 216)	(2 427)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		(105 207)	(56 621)
Incidence de la variation des taux de change		1 405	(4 944)
Incidence des changements de principes comptables		–	–
Variation de la trésorerie		(23 170)	162 198
Trésorerie d'ouverture		1 024 015	861 817
Trésorerie de clôture	22	1 000 845	1 024 015
Variation de la trésorerie		(23 170)	162 198



Tableau de variation des capitaux propres

	Dotation en capital	Contre-valeur des immobilisations mises à disposition	Réserves de conversion	Écarts actuariels	Variation de juste valeur non recyclable	Couverture de flux de trésorerie	Autres réserves	Capitaux propres part du Groupe	Intérêts minoritaires	Total capitaux propres
Capitaux propres au 31 décembre 2016	433 367	250 700	1 473	(164 077)	(224)	(26 681)	3 810 407	4 304 963	33 039	4 338 002
Résultat net de l'exercice							338 937	338 937	8 922	347 859
Autres éléments du résultat global			(8 702)	16 019		(5 313)		2 004	(3 126)	(1 123)
Résultat global total	–	–	(8 702)	16 019	–	(5 313)	338 937	340 941	5 796	346 736
Autres transactions entre actionnaires							239	239	(302)	(63)
Distribution de dividendes								–	(6 091)	(6 091)
Activation des impôts différés de l'Epic RATP							–	–	–	–
Autres variations							2 291	2 291	(1 120)	1 170
Capitaux propres au 31 décembre 2017	433 367	250 700	(7 229)	(148 058)	(224)	(31 994)	4 151 873	4 648 434	31 321	4 679 755
Résultat net de l'exercice							199 851	199 851	7 272	207 123
Autres éléments du résultat global			(1 171)	20 368		(6 916)		12 281	815	13 097
Résultat global total	–	–	(1 171)	20 368	–	(6 916)	199 851	212 133	8 087	220 220
Autres transactions entre actionnaires							(3 909)	(3 909)	(859)	(4 767)
Distribution de dividendes								–	(6 790)	(6 790)
Autres variations							681	681	(17)	666
CAPITAUX PROPRES AU 31 DÉCEMBRE 2018	433 367	250 700	(8 400)	(127 690)	(224)	(38 910)	4 348 496	4 857 339	31 743	4 889 082

Annexe aux comptes consolidés

Exercice clos au 31 décembre 2018

Le groupe RATP est un acteur majeur du transport public urbain et périurbain en France et dans le monde.

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

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

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

La RATP intervient également, 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, et les comptes consolidés du Groupe sont intégrés dans les comptes combinés de ce dernier.

Les comptes consolidés du Groupe au 31 décembre 2018 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 29 mars 2019.

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

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 2018, 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 2018

IFRS 15

La norme IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés des contrats conclus avec les clients » remplace les normes IAS 11 « Produits de construction » et IAS 18 « Produits des activités ordinaires ».

Le Groupe a analysé l'ensemble des contrats entrant dans le champ d'application de la norme IFRS 15. Le principal impact de cette norme pour le Groupe est le reclassement de la rémunération de la créance financière IFRIC 12 « Actifs financiers en concession », du « chiffre d'affaires » en « autres produits des activités ordinaires ».

De plus, sur certains contrats de sous-traitance, l'analyse a conduit à considérer l'entité en tant qu'intermédiaire principal et non plus en tant qu'agent. Dans ce cas, il y a lieu de constater, d'une part, le montant du revenu de ces opérations en chiffre d'affaires et, d'autre part, le montant des charges de ces activités. Auparavant, seule la marge de l'activité était comptabilisée en chiffre d'affaires.

Les données 2017 de la présente annexe ont été retraitées et sont présentées dans la note 3.3.

IFRS 9

La norme IFRS 9 « Instruments financiers », qui remplace la norme IAS 39, comporte trois volets : (i) classification et évaluation ; (ii) dépréciation ; (iii) comptabilité de couverture.

Sur le volet classification et évaluation, le Groupe a opté pour l'enregistrement en autres éléments de résultat global non recyclable des éventuelles variations de valeurs des titres non consolidés détenus au 31 décembre 2017. Le volet dépréciation est sans impact significatif pour le Groupe du fait de la typologie des contreparties et de la nature des créances. De même, le volet couverture est sans impact pour le Groupe du fait de la typologie des couvertures utilisées par le Groupe au 31 décembre 2017 et au 31 décembre 2018.

1.2.2 Normes, amendements et interprétations adoptés par l'Union européenne et d'application non obligatoire pour la préparation des comptes consolidés 2018

IFRS 16

La norme IFRS 16 « Contrats de location » entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2019, en remplacement de la norme IAS 17 « Contrats de location ».

La norme prévoit un principe de comptabilisation des contrats de location au bilan des preneurs avec constatation d'un actif (représentatif du « droit d'utilisation » de l'actif loué pendant la durée du contrat) et d'un passif (valeur actualisée des paiements de loyers). Le Groupe a opté pour la méthode « rétrospective simplifiée » aux termes de laquelle tous les contrats sont réputés démarrer à la date de première application, soit le 1^{er} janvier 2019, sans impact en capitaux propres.

Pour les contrats en location-financement (crédit-bail) en cours, traitée selon IAS 17, le Groupe a choisi de ne pas les revaloriser au 1^{er} janvier 2019.

L'impact attendu au bilan au 1^{er} janvier 2019 pour la première application d'IFRS 16 se situe dans une fourchette entre 230 et 260 millions d'euros. Ce montant augmentera le total du bilan : à l'actif, en immobilisations, pour matérialiser les droits d'utilisation des biens loués; au passif, dans les passifs financiers, pour matérialiser le financement des droits d'utilisation enregistrés à l'actif.

Les passifs financiers seront présentés en dehors de la dette financière afin de faciliter la lecture de celle-ci.

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 2018.

Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

- les amortissements et dépréciations d'actifs, essentiellement les immobilisations corporelles (note 10), les stocks (note 20), les créances d'exploitation (note 21), les *goodwill* (note 8) et les tests de dépréciation d'actifs (note 15);
- les passifs, dont les provisions pour risques, et principalement la provision pour démantèlement (note 25), les éléments relatifs aux avantages du personnel (note 24) et les passifs éventuels (note 34);
- l'évaluation à la juste valeur des instruments financiers (note 31);
- l'évaluation des risques de contrepartie des dépôts dans le cadre des contrats de *leasehold* (note 13);
- la reconnaissance des impôts différés actifs (note 7);
- la comptabilisation des contrats de concession (note 14);
- les regroupements d'entreprises (note 2).

Les principes comptables appliqués lors de la préparation des états financiers consolidés sont exposés ci-après dans les notes de l'annexe. Sauf indication contraire, ces méthodes ont été appliquées de façon permanente à toutes les périodes présentées.

1.4 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.

1.4.1 L'excédent brut d'exploitation (EBE)

L'EBE est constitué du chiffre d'affaires et des produits annexes diminués des charges directement rattachables à l'exploitation. Celles-ci comprennent principalement les achats, la sous-traitance, les autres prestations externes, les frais de personnel, les impôts et taxes. L'ensemble des dotations aux provisions liées au personnel, notamment celles relatives aux engagements envers lui, figurent sur la ligne « Charges de personnel ».

À compter de l'exercice 2018, la charge de désactualisation de la provision pour avantages au personnel est positionnée dans le résultat financier. Le compte de résultat 2017 n'a pas été retraité de ce reclassement. La charge 2017 de désactualisation représentait 10 millions d'euros.

1.4.2 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.

1.4.3 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*, ainsi que, à compter de l'exercice 2018, les effets de désactualisation de la provision pour avantages au personnel. 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.

1.5 Régime de propriété des biens inscrits à l'actif de l'Epic RATP

Les régimes de propriété des biens créés par la RATP ou historiquement mis à sa disposition sont distingués en quatre catégories d'actifs :

- la RATP est propriétaire des biens constitutifs de l'infrastructure dont elle est gestionnaire;
- les matériels roulants et les matériels d'entretien du matériel roulant (biens de retour) appartiennent à Île-de-France Mobilités. Île-de-France Mobilités entrera en pleine possession de ces biens à l'expiration des droits d'exploitation de services de la RATP lorsqu'il effectuera le rachat des biens à leur valeur nette comptable, 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 » (note 14);

- les autres biens nécessaires à l'exploitation (biens de reprise), autres que ceux mentionnés aux deux paragraphes précédents, appartiennent en pleine propriété à la RATP; à l'expiration des droits d'exploitation de lignes, Île-de-France Mobilités dispose néanmoins d'un droit de reprise de ces biens. Ces biens sont comptabilisés en actifs financiers et en actifs incorporels en application de l'interprétation IFRIC 12 « Accords de concession de services » (note 14);
- 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.	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 à Île-de-France Mobilités. La RATP est affectataire de ces biens. Île-de-France Mobilités entrera en possession des biens au terme des droits d'exploitation.	La RATP est propriétaire de ces biens. Île-de-France Mobilités a la possibilité de reprendre ces biens en fin de contrat moyennant une indemnisation de la RATP.	La RATP est propriétaire de ces biens.
Modalités de rémunération pendant la période d'exploitation		L'article 14 du décret n° 2011-320 fixe les modalités de rémunération versée par Île-de-France Mobilités à la RATP au titre de ces biens.	Les principes et les modalités de rémunération sont prévus sur la durée du contrat Île-de-France Mobilités 2016-2020.	
Modalités de rémunération à la fin des droits d'exploitation	NA	L'article 14 du décret n° 2011-320 prévoit le rachat des biens à la valeur nette comptable, nette de toute subvention.	L'accord entre la RATP et Île-de-France Mobilités prévoit soit une reprise des biens à une valeur nulle pour les biens transférés à la RATP, soit une reprise à la valeur nette comptable nette de subventions pour les autres biens.	NA
Biens éligibles à IFRIC 12 « Contrats de concessions de services »	Non	Oui ⁽¹⁾	Oui ⁽¹⁾	Non

(1) Les biens éligibles à IFRIC 12 sont comptabilisés en actifs financiers en concession et/ou en immobilisations incorporelles (note 14).

2 — Périmètre de consolidation

2.1 Principes comptables liés au périmètre de consolidation

2.1.1 Principes de consolidation

2.1.1.1 Détermination du périmètre et méthodes de consolidation

Les comptes consolidés comprennent ceux de 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 entre le Groupe et les autres actionnaires et qualifiées de coentreprises sont consolidées selon la méthode de la mise en équivalence. Les coentreprises sont les partenariats dans lesquels les partenaires ont des droits sur l'actif net de l'entité contrôlée conjointement. Les partenariats qualifiés d'activité conjointe sont comptabilisés ligne à ligne à hauteur de la quote-part détenue dans les actifs, les passifs, les charges et produits revenant au Groupe. Il s'agit des partenariats dans lesquels les partenaires ont des droits directs sur les actifs et des obligations directes sur les passifs de l'entité contrôlée conjointement. Le Groupe retient notamment dans son appréciation le fait que la production de l'entité soit principalement destinée aux partenaires, ainsi que la part de financement de l'entité par les partenaires par rapport à des financements externes. 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 RATP Habitat

L'appréciation du contrôle sur les SA HLM tient compte du caractère atypique de ces sociétés, des spécificités de leur fonctionnement et des contraintes très strictes imposées par la réglementation HLM.

Ainsi, malgré une participation à 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 garantie dans sa quasi-totalité, opération par opération, par les collectivités publiques concernées. Par conséquent, la RATP ne porte pas les risques de remboursement des emprunts de RATP Habitat;
- la RATP exerce une influence sur certains aspects de gestion de RATP Habitat sans que cette influence puisse être qualifiée de contrôle. La RATP ne peut diriger les activités pertinentes de RATP Habitat malgré sa participation majoritaire. Les actifs de RATP Habitat sont les terrains et immeubles de logements conventionnés. Ces actifs sont soumis à des restrictions très importantes en ce qui concerne leur cession (impossible en dehors du monde HLM). Ils sont source de recettes (loyers) réglementées par le législateur tant dans leur fixation que leur évolution. L'utilisation même de ces actifs n'est pas libre compte tenu des quotas de réservation de logements imposés par les préfetures et les collectivités locales. L'attribution des logements aux agents RATP fait l'objet d'un examen en commission d'attribution au même titre et selon les mêmes modalités que pour les candidats externes.

Les titres de participation RATP Habitat sont classés au bilan en « Titres non consolidés ». Compte tenu de la réglementation qui serait applicable en cas de cession des titres, le coût d'acquisition reflète la juste valeur de la participation.

Les principaux éléments financiers de la SA HLM RATP Habitat sont présentés dans la note 18.

2.1.1.2 Regroupements d'entreprises

Les regroupements d'entreprises sont comptabilisés selon la méthode de l'acquisition. En application de cette méthode, les actifs identifiables acquis et les passifs repris de l'entreprise acquise doivent être comptabilisés à leur juste valeur à la date d'acquisition correspondant à la date de prise de contrôle.

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

Ce *goodwill* est évalué dans la 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.

2.1.1.3 Engagements d'achat d'intérêts minoritaires

Les passifs financiers comprennent les *puts* sur minoritaires.

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 (soit prix d'exercice fonction de la juste valeur, soit fonction d'une formule).

2.1.2 Méthodes de conversion

2.1.2.1 Monnaie de fonctionnement et monnaie de présentation

Les états financiers consolidés sont présentés en euros, qui est la monnaie de présentation du Groupe. Les éléments inclus dans les états financiers de chacune des entités du Groupe sont évalués en utilisant la monnaie du principal environnement économique dans lequel l'entité exerce ses activités (« la monnaie fonctionnelle »).

2.1.2.2 Conversion des états financiers des filiales étrangères

Les états financiers des filiales dont les monnaies fonctionnelles sont différentes de la monnaie de présentation du Groupe ont été convertis en euros selon la méthode suivante :

- les comptes de bilan sont convertis sur la base des taux de change en vigueur à la date de clôture ;
- les comptes de produits et de charges sont convertis, par simplification, sur la base du taux moyen de la période.

Les différences de conversion sur le résultat et les capitaux propres sont portées directement en autres éléments du résultat global sous la rubrique « Réserves de conversion » pour la part du Groupe et sous la rubrique « Intérêts minoritaires » pour la part des minoritaires. Lors de la cession d'une société étrangère, les différences de conversion comptabilisées en autres éléments du résultat global s'y rapportant sont reconnues en résultat, en profit ou perte de cession.

2.1.2.3 Conversion des opérations en devises

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

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

2.2 Évolutions du périmètre de consolidation

La liste des sociétés intégrées au périmètre de consolidation figure à la note 38.

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

2.3 Effets des opérations sur le périmètre sur le compte de résultat

	31/12/2018	31/12/2017
Effets des opérations sur le périmètre	(2 057)	3 834

Les opérations sur le périmètre correspondent principalement à des résultats de cession de filiales consolidées.

3 — 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.

Les revenus liés aux activités de transport sont comptabilisés lorsque la prestation est réalisée.

3.1 Chiffre d'affaires de l'Epic RATP

Il est constitué :

1. Des produits du transport qui comprennent :

- les recettes directes provenant des usagers ;
- les contributions d'Île-de-France Mobilités :
 - une contribution d'exploitation(1) « 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 d'Île-de-France Mobilités ;
 - 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 14) ;
 - 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 Île-de-France Mobilités 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 14).

Ces produits du transport sont prévus par le contrat pluriannuel 2016-2020 conclu entre Île-de-France Mobilités 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.

Concernant les recettes directes, les tarifs publics sont décidés par Île-de-France Mobilités, l'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.

3.2 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.

3.3 Produits des activités ordinaires

	31/12/2018	31/12/2017 retraité IFRS 15	31/12/2017 publié	Impact IFRS 15 (retraité – publié)	
				Reclassement rémunération créance IFRIC 12	Agent intermédiaire principal
Produits du transport	4 803 437	4 649 546	4 628 672		20 874
Produits des activités annexes	164 645	157 867	157 867		
Recettes hors transport	594 778	583 134	583 134		
Revenus des actifs financiers en concession			116 810	(116 810)	
Chiffre d'affaires	5 562 861	5 390 547	5 486 483	(116 810)	20 874
Opérations de ventes de biens mis en concession	201 282	189 683	189 683		
Revenus des actifs financiers en concession	114 275	116 810		116 810	
Autres	115 924	98 890	98 890		
Autres produits des activités ordinaires	431 481	405 383	288 573	116 810	0
PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES	5 994 342	5 795 931	5 775 057	0	20 874

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

	31/12/2018			31/12/2017		
	Chiffre d'affaires total	Chiffre d'affaires France	Chiffre d'affaires hors France	Chiffre d'affaires total	Chiffre d'affaires France	Chiffre d'affaires hors France
Epic RATP	4 351 869	4 351 869		4 255 481	4 255 481	
Filiales RATP Dev	1 176 916	441 123	735 792	1 101 133	386 527	714 606
Autres filiales	34 076	34 076		33 934	33 695	239
TOTAL GROUPE	5 562 861	4 827 068	735 792	5 390 547	4 675 702	714 845

4 — Impôts, taxes et versements assimilés

	31/12/2018	31/12/2017
Impôts, taxes et versements assimilés	(315 319)	(317 373)

Le poste comprend notamment les impôts et taxes sur rémunérations pour 166 millions d'euros et la contribution économique territoriale pour 79 millions d'euros (charges de l'Epic RATP).

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.

5 — Charges de personnel

5.1 Impacts financiers

	31/12/2018	31/12/2017
Rémunérations	(2 283 240)	(2 207 059)
Charges sociales	(969 098)	(947 084)
Autres avantages à long terme	3 409	(2 995)
Avantages postérieurs à l'emploi	(37 909)	(47 041)
Intéressement des salariés	(53 812)	(52 588)
Crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi	67 898	77 032
TOTAL CHARGES DE PERSONNEL	(3 272 752)	(3 179 735)

5.2 Effectifs du Groupe

	31/12/2018	31/12/2017
RATP Epic	44 370	44 054
RATP Dev et ses filiales	18 082	16 786
Autres filiales	289	282
EFFECTIF MOYEN DES SOCIÉTÉS CONTRÔLÉES	62 741	61 122

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 Régimes d'avantages au personnel à cotisations définies

L'organisation du dispositif de financement des retraites de l'Epic RATP découle de l'application des décrets 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 font de la CRP-RATP, organisme d'État, le débiteur des retraites. La RATP a l'obligation de payer des cotisations calculées de façon spécifique, mais dont le montant est celui qui est exigible de toute entreprise ayant des personnes salariées ressortissantes de la protection sociale de droit commun (régimes obligatoires, à savoir Cnavts et Agirc-Arrco). Par décision en date du 13 juillet 2009, la Commission européenne a validé ce dispositif, via une décision notifiée aux autorités françaises.

La RATP verse à la CRP-RATP des cotisations assises sur les salaires. Ces cotisations sont libératoires. Il n'existe donc aucun passif actuariel à ce titre. Les paiements de la RATP sont constatés en charges de la période à laquelle ils sont liés.

6 — Résultat financier

Coût de l'endettement :

	31/12/2018	31/12/2017
Charges d'intérêts sur emprunts	(156 373)	(182 523)
Résultat de change sur emprunts	(106)	(121)
Impact des intérêts courus sur les couvertures	4 089	4 344
Effet MTM sur les dérivés hors couverture	7	2 711
Coût de l'endettement brut	(152 382)	(175 589)
Produits sur trésorerie et équivalents de trésorerie	880	3 404
COÛT DE L'ENDETTEMENT NET	(151 502)	(172 185)

Autres charges et produits financiers :

	31/12/2018	31/12/2017
Revenus des participations	978	1 063
Résultat du <i>leasehold</i>	388	1 404
Résultat de change lié aux éléments opérationnels	4 777	4 350
Charges de désactualisation des avantages au personnel	(10 241)	
Autres	(8 217)	(9 672)
AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS	(12 315)	(2 855)
RÉSULTAT FINANCIER	(163 817)	(175 040)

La gestion du risque financier est détaillée en note 29.

7 — Impôts sur le résultat

Les impôts sur le résultat comprennent la charge ou le produit d'impôt exigible et la charge ou produit d'impôt différé.

Intégration fiscale

Depuis 2016, la RATP a opté pour le régime d'intégration fiscale des filiales françaises contrôlées à plus de 95 %, prévu par l'article 223A du Code général des impôts.

Le périmètre de l'intégration fiscale comprend la plupart des filiales françaises. Aux termes des conventions d'intégration fiscale, les filiales supportent une charge d'impôt équivalente à celle qu'elles auraient supportée en l'absence d'intégration. Le produit d'intégration fiscale est acquis à l'Epic RATP.

Toutefois, conformément aux conventions d'intégration fiscale signées avec les sociétés antérieurement mères d'une intégration fiscale, pour l'année 2018, ce produit est partiellement rétrocédé à la société intégrée de telle sorte que le changement du périmètre d'intégration fiscale soit neutre pour les sociétés mères d'une intégration fiscale avant 2016.

7.1 Charge d'impôts sur le résultat

	31/12/2018	31/12/2017
Charge/Produit d'impôts courants	(22 676)	(19 389)
Charge/Produit lié à l'intégration fiscale	10 095	8 966
Charge/Produit d'impôts différés	(67 751)	89 968
TOTAL IMPÔTS	(80 332)	79 546

7.2 Impôts différés

Les impôts différés sont comptabilisés à concurrence des différences temporelles entre la base fiscale des actifs et passifs et leur valeur comptable dans les états financiers consolidés. 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 impôts différés sont déterminés selon la méthode du report variable sur la base des taux d'impôt (et des réglementations fiscales) qui ont été adoptés ou quasi adoptés à la date de clôture et dont il est prévu qu'ils s'appliqueront lorsque l'actif d'impôt différé concerné sera réalisé ou le passif d'impôt différé réglé.

Les actifs d'impôts différés sur différences temporelles ou sur déficits reportables ne sont reconnus que dans la mesure où la réalisation d'un bénéfice imposable futur, qui permettra d'imputer les différences temporelles, est probable.

Des impôts différés sont comptabilisés au titre des différences temporelles liées à des participations dans des filiales et des entreprises associées, sauf si au regard du calendrier de reversement de ces différences temporelles il est probable que ce reversement n'interviendra pas dans un avenir proche.

Les impôts différés comptabilisés sont calculés selon le taux d'imposition propre à chaque pays. Pour la preuve d'impôt au niveau du Groupe, le taux d'impôt théorique retenu est de 34,43 %.

Les mouvements d'impôts différés nets sont les suivants :

	Impôts différés actifs – bruts	Impôts différés actifs – non appréhendés	Impôts différés actifs	Impôts différés passifs	Impôts différés Nets
Au 1^{er} janvier 2018	4 625 438	(3 861 039)	764 399	(166 191)	598 208
Impôts comptabilisés au compte de résultat	(360 046)	304 584	(55 462)	(12 288)	(67 750)
Impôts comptabilisés directement en autres éléments du résultat global	(7 726)	6 740	(986)	333	(653)
Variation de périmètre	(93)	7	(86)	78	(8)
Écarts de conversion	1 514	(1 014)	500	(316)	184
Autres	(4 579)	12 347	7 768	(7 366)	402
AU 31 DÉCEMBRE 2018	4 254 508	(3 538 375)	716 133	(185 750)	530 383

Les impôts différés bruts par nature sont les suivants :

	31/12/2018	31/12/2017
Impôts différés actifs résultat	669 373	709 301
Impôts différés actifs réserves	46 760	55 098
Total impôts différés actifs	716 133	764 399
Impôts différés passifs résultats	183 850	163 947
Impôts différés passifs réserves	1 900	2 244
Total impôts différés passifs	185 750	166 191
IMPÔTS DIFFÉRÉS NETS	530 383	598 208
Dont :		
• différences temporelles comptables/fiscales	3 642 646	4 075 462
• écarts d'évaluation	(6 220)	(7 225)
• crédit-bail	(855)	(834)
• avantages au personnel	188 192	207 045
• instruments de couverture	12 186	10 985
• provisions réglementées	(56 734)	(45 049)
• reports déficitaires	7 466	3 915
• pertes de valeur sur impôts différés actifs	(3 255 109)	(3 644 751)
• autres	(1 188)	(1 339)

Au 31 décembre 2018, les différences temporelles de l'Epic RATP résultant des écarts entre :

- les valeurs comptables des immobilisations et leurs valeurs fiscales;
 - les durées d'amortissement fiscales et les durées d'amortissement comptables;
 - les différences de traitement fiscal et comptable des reprises des subventions;
- sont génératrices d'impôts différés actif (IDA) sur une période de plusieurs dizaines d'années.

Au 1^{er} janvier 2016 et conformément à la norme IAS 12, le groupe RATP a, pour évaluer cette créance d'impôt, apprécié la recouvrabilité de ces IDA sur un horizon de temps raisonnable en tenant compte des évolutions attendues du taux de l'impôt. Une créance d'impôt différé actif d'un montant de 537 millions d'euros par la contrepartie des capitaux propres a été comptabilisée.

Au 31 décembre 2018, la créance a été mise à jour en contrepartie du compte de résultat en prenant en compte :

- la mise à jour des effets fiscaux consécutif à la loi de finances 2019 votée en 2018 (réforme de la mesure dite du « robot fiscal » sur la déductibilité des intérêts financiers à compter de 2019) pour –70 millions d'euros;
- l'actualisation des résultats futurs attendus pour +91 millions d'euros;
- la reprise de la créance en fonction de son utilisation sur l'exercice pour –97 millions d'euros.

La créance nette de l'Epic RATP s'élève à 523 millions d'euros au 31 décembre 2018.

7.3 Preuve d'impôt

	31/12/2018	31/12/2017
Résultat net	207 123	347 859
(-) part des entités mises en équivalence	(13 871)	(10 999)
(-) impôts sur le résultat	(80 332)	79 546
Résultat avant impôt des sociétés intégrées	301 327	279 312
Taux d'impôt applicable en France	34,43 %	34,43 %
Charge d'impôt théorique	(103 747)	(96 167)
Différences de taux sur juridictions étrangères	9 462	5 303
Autres différences permanentes	(2 732)	4 276
Impact des différences de taux d'imposition	(941)	(2 066)
Effets d'intégration fiscale	10 095	8 966
Autres éléments d'impôt courant	(203)	1 609
Imputation de déficits et d'impôts différés non activés antérieurement	1 461	282 321
Déficits de la période non activés	6 273	(124 696)
Charge d'impôt au compte de résultat	(80 332)	79 546
Taux d'impôt effectif	26,66 %	-28,48 %

8 — Goodwill

Les *goodwill* sont initialement reconnus lors d'un regroupement d'entreprises tel que décrit en note 2.1.1.2.

Après leur comptabilisation initiale, ils figurent au bilan à leur coût diminué des pertes de valeur éventuelles. Ils ne sont pas amortis mais font l'objet d'un test de dépréciation dès l'apparition d'indices de perte de valeur et au minimum une fois par an.

En cas de perte de contrôle d'une participation, la plus ou moins-value de cession tient compte de la valeur nette comptable du *goodwill* affecté à l'activité cédée.

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

	31/12/2016	Variation de périmètre	Effets de change	Pertes de valeurs	Autres	31/12/2017
France	87 624	(513)	-	-	-	87 111
Grande-Bretagne	93 743	-	(3 279)	-	-	90 465
<i>Sightseeing</i>	151 096	-	(1 778)	-	-	149 318
Autres	22 167	-	(2 125)	-	-	20 042
TOTAL	354 631	(513)	(7 182)	-	-	346 936

	31/12/2017	Variation de périmètre	Effets de change	Pertes de valeurs	Autres	31/12/2018
France	87 111	(401)	-	-	-	86 710
Grande-Bretagne	90 465	-	(738)	-	-	89 726
<i>Sightseeing</i>	149 318	-	(400)	-	-	148 918
Autres	20 042	2 633	877	-	(862)	22 690
TOTAL	346 936	2 232	(262)	-	(862)	348 045

9 — Immobilisations incorporelles

Frais de recherche et de développement

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

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

Immobilisations incorporelles en concession et autres immobilisations incorporelles

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

Ce poste comprend essentiellement les actifs incorporels de concession constitués au titre des biens de reprise de la RATP en application d'IFRIC 12 « Accords de concession » (notes 1.5 et 14).

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 paramètres particuliers de systèmes de gestion transversaux à l'Epic RATP sont amortis sur dix ans.

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.

L'impact des actifs mis en concession de l'Epic RATP est explicité en note 14.

10 — Immobilisations corporelles

Comme indiqué dans la note 1.5, seuls les biens propres de l'Epic RATP et les immobilisations corporelles des filiales sont inscrits au bilan consolidé en immobilisations corporelles. Ils sont évalués initialement à leur coût d'acquisition, à leur coût de production ou à la juste valeur lors d'un regroupement d'entreprise. Ils sont ensuite diminués du cumul des amortissements et du cumul des pertes de valeur.

Conformément à la méthode de comptabilisation des actifs par composants, toutes les immobilisations sont décomposées afin d'appliquer des durées d'utilité propres à chacun des composants en fonction de leur fréquence de renouvellement ou des opérations de rénovation.

Compte tenu des dispositifs actuels de rémunérations contractuelles entre la RATP et Île-de-France Mobilités (note 3.1), la contribution C2 couvre les coûts d'emprunts liés au financement des investissements, en plus des amortissements. De ce fait, la RATP ne capitalise pas les intérêts financiers.

Lorsque des biens corporels font l'objet d'une obligation de démantèlement, le coût prévisionnel de cette obligation est initialement inclus dans le coût d'acquisition du bien correspondant en contrepartie de provisions (note 25).

L'amortissement linéaire est considéré comme l'amortissement économique.



COMPTES CONSOLIDÉS

Annexe aux comptes consolidés

	31/12/2016	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact actifs mis en concession	31/12/2017
Valeurs brutes							
Terrains	562 402	(1)	(452)	16 406	(559)	(7)	577 789
Immeubles de placement	1 077						1 077
Constructions	9 045 069	2 069	(22 162)	477 505	(6 428)	(223 681)	9 272 372
Installations techniques, matériels, outillages industriels	4 187 223	9 055	(3 191)	317 197	(4 131)	(41 220)	4 464 933
Matériels de transport	2 114 638	46 770	(141 678)	407 619	(36 345)	(120 605)	2 270 400
Autres immobilisations corporelles	217 440	3 671	(4 286)	(236)	(6 821)	(188)	209 581
Immobilisations corporelles en cours	2 420 641	1 474 270	(284)	(1 242 754)	(134)	313 998	2 965 737
Subventions d'investissement	(8 927 004)	(737 689)	10 560	18 832	337		(9 634 964)
Total valeurs brutes	9 621 486	798 146	(161 492)	(5 430)	(54 082)	(71 703)	10 126 925

	31/12/2016	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprises	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact actifs mis en concession	31/12/2017
Amortissements et dépréciations							
Terrains	501	(3 304)	2 707			247	151
Immeubles de placement	(817)						(817)
Constructions	(3 421 671)	(260 277)	16 948	(2 201)	3 010	31 212	(3 632 979)
Installations techniques, matériels, outillages industriels	(2 561 957)	(227 722)	2 640	(1 545)	3 012	31 433	(2 754 139)
Matériels de transport	(565 326)	(381 998)	118 723	(2 092)	23 992	158 596	(648 104)
Autres immobilisations corporelles	(158 413)	(15 508)	3 480	5 419	4 358	197	(160 468)
Immobilisations en cours							
Subventions d'investissement	2 845 088	(2 302)	251 339			3 143	3 097 268
Total amortissements et dépréciations	(3 862 595)	(891 112)	395 837	(419)	34 373	224 828	(4 099 088)
Valeurs nettes	5 758 891	(92 966)	234 345	(5 849)	(19 709)	153 125	6 027 837

	31/12/2017	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact actifs mis en concession	31/12/2018
Valeurs brutes							
Terrains	577 789	1	(2 694)	1 411	(78)	(12)	576 417
Immeubles de placement	1 077						1 077
Constructions	9 272 372	4 350	(21 604)	380 866	1 060	(38 450)	9 598 594
Installations techniques, matériels, outillages industriels	4 464 933	10 799	(17 623)	295 055	1 205	(57 828)	4 696 541
Matériels de transport	2 270 400	34 489	(70 046)	193 653	7 809	(126 872)	2 309 433
Autres immobilisations corporelles	209 581	3 880	(4 098)	29 488	5 020	(5 201)	238 670
Immobilisations corporelles en cours	2 965 737	1 483 050	(252)	(911 904)	(54)	(24 914)	3 511 664
Subventions d'investissement	(9 634 964)	(684 130)	4 610			(2 159)	(10 316 643)
Total valeurs brutes	10 126 925	852 440	(111 707)	(11 431)	14 963	(255 436)	10 615 754

	31/12/2017	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprises	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact actifs mis en concession	31/12/2018
Amortissements et dépréciations							
Terrains	151	(3 304)	5 376			597	2 820
Immeubles de placement	(817)						(817)
Constructions	(3 632 979)	(263 695)	18 240	1 680	(570)	30 899	(3 846 425)
Installations techniques, matériels, outillages industriels	(2 754 139)	(236 485)	14 483	(224)	(714)	34 849	(2 942 230)
Matériels de transport	(648 104)	(385 026)	66 886	(2 269)	(5 730)	219 545	(754 698)
Autres immobilisations corporelles	(160 468)	(15 184)	3 309	106	(2 044)	2 435	(171 846)
Immobilisations en cours							
Subventions d'investissement	3 097 268	(4 991)	247 542			4 826	3 344 645
Total amortissements et dépréciations	(4 099 088)	(908 685)	355 837	(708)	(9 057)	293 151	(4 368 550)
Valeurs nettes	6 027 837	(56 245)	244 130	(12 138)	5 906	37 715	6 247 204

L'impact des actifs mis en concession de la RATP est explicité en note 14.

Le montant des immobilisations en cours se compose principalement des projets liés aux prolongements de lignes de métro.

Le montant des engagements pour l'acquisition d'immobilisations corporelles est indiqué en note 34.1.

Le contrat entre Île-de-France Mobilités et la RATP prévoit des pénalités en cas de non-réalisation du plan d'investissement sur fonds propres. La RATP estime qu'en cumul depuis le début du contrat le programme d'investissement sur fonds propres a été respecté au regard des clauses contractuelles.

Au 31 décembre 2018, il n'y a pas d'immobilisations données en garantie ou en nantissement.

11 — 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.

12 — Contrats de location

12.1 Contrats de location simple

Les paiements effectués au titre d'un contrat de location simple sont enregistrés en charge dans le compte de résultat jusqu'au 31 décembre 2018 sur une base linéaire pendant la durée du contrat.

Les loyers au titre des contrats de location simple comptabilisés au compte de résultat s'élèvent à 85 millions d'euros.

12.2 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 et de matériel roulant.

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

	31/12/2018	31/12/2017
Valeur brute	77 329	76 571
Amortissements cumulés	42 330	38 705
VALEUR NETTE COMPTABLE	34 998	37 866

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	2 058	17 746	3 041	15 577	9 831	2 287
Matériel de transport	2 454	32 324	1 635	3 391	1 564	
Autres immobilisations corporelles	268	506		268		
TOTAL	4 780	50 576	4 676	19 236	14 235	2 287

La dette financière correspondant à ces actifs est présentée en note 26.

13 — Opérations de *lease* particulières

13.1 Opérations de *leasehold*

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

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

Les différents contrats qui composent chaque opération sont analysés comme constituant une opération unique, et sont comptabilisés comme tels. Les actifs (dont les dépôts) et passifs liés à ces contrats, générateurs de flux qui se compensent exactement, ont fait l'objet d'une compensation au bilan et au compte de résultat, laissant apparaître en lecture directe un solde qui correspond au profit global de chaque opération, la *net present value* (NPV). Ce profit est encaissé au moment de la signature des contrats et comptabilisé en produits à étaler, puis constaté linéairement en résultat financier sur la durée du contrat. Au 31 décembre 2018, le montant brut des actifs comptabilisés est de 217 millions d'euros, et le montant des passifs est de 220 millions d'euros. Ces montants sont compensés à hauteur de 217 millions d'euros, de sorte que le solde net qui en résulte est de 3 millions d'euros.

Au 31 décembre 2018, il reste cinq contrats avec deux investisseurs : Bank of America et State Street.

Les risques supportés par la RATP se limitent à ceux liés à la propriété du matériel et aux risques de contrepartie sur les dépôts. La gestion du risque de contrepartie se fait :

- soit par des accords de *defeasance*, qui assurent le droit de compensation entre les dépôts et les dettes correspondantes. Le montant des dépôts correspondants est de 40 millions d'euros au 31 décembre 2018;
- soit directement auprès du Trésor américain : le solde de ces dépôts est de 61 millions d'euros au 31 décembre 2018.

Par ailleurs, des dépôts en US dollars, 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 19).

13.2 Opérations de *lease* suédois

La structure de *lease* suédois fonctionne en amont de la livraison des équipements. L'investisseur paie au fournisseur la totalité de la valeur du matériel, 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.

14 — 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 ».

Le groupe RATP considère que les contrats d'exploitation de lignes de l'Epic RATP en Île-de-France, dont les contrats pluriannuels conclus avec Île-de-France Mobilités, et certains contrats des filiales Transport de RATP Dev entrent dans le champ d'application de l'interprétation IFRIC 12. À ce titre, les biens mis en concession ne peuvent être inscrits au bilan du Groupe en tant qu'immobilisations corporelles.

Le contrat 2016-2020 avec Île-de-France Mobilités entre dans le champ d'application d'IFRIC 12 car :

- la prestation rendue correspond à une mission de service public;
- Île-de-France Mobilités 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, Île-de-France Mobilités contrôle un intérêt résiduel significatif à la fin de la concession sur ces biens. Pour les biens de retour, matériels roulants et matériels d'entretien du matériel roulant, à la date de fin des droits d'exploitation, Île-de-France Mobilités 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...), Île-de-France Mobilités a une option de rachat à la date de fin de droits d'exploitation des lignes de transport.

Les contributions versées par Île-de-France Mobilités à la RATP sont constituées notamment d'une contribution appelée « 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 diminuée de subventions des biens de retour à la

date d'arrêt des comptes, et au remboursement attendu des dotations aux amortissements des biens de reprise jusqu'au terme du contrat d'Île-de-France Mobilités 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 d'Île-de-France Mobilités d'un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie jusqu'à la fin de la période de concession, indépendamment de la fréquentation des usagers.

En ce qui concerne les biens de reprise, la créance comptabilisée en actif financier correspond au remboursement des dotations aux amortissements telles que constatées dans les comptes annuels jusqu'en 2020, soit le terme du contrat conclu avec Île-de-France Mobilités durant lequel la RATP bénéficie de la part d'Île-de-France Mobilités 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 correspondant aux durées d'usage pratiquées par le Groupe pour les immobilisations corporelles et incorporelles de même nature (note 10).

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'IFRS 9, les créances relatives aux actifs financiers en concession sont évaluées au coût amorti, et sont dépréciées si la valeur comptable est supérieure à la valeur actuelle des flux futurs de trésorerie actualisés.

La rémunération de cet actif financier est incluse dans les « autres produits des activités ordinaires » à compter de l'application d'IFRS 15 au 1^{er} janvier 2018 (elle était enregistrée en chiffre d'affaires jusqu'en 2017).

Conformément à IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés des contrats conclus avec les clients », 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 actifs financiers 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 1.5). Par conséquent, la valeur nette comptable résiduelle des biens au terme des contrats en vigueur est comptabilisée en actifs incorporels.

La valeur comptable des actifs financiers en concession au 31 décembre 2018 est la suivante :

	31/12/2018	31/12/2017
Montant brut	3 685 761	3 795 775
Perte de valeur		
Actifs financiers en concession – non courants	3 685 761	3 795 775
Montant brut	294 243	285 982
Perte de valeur		
Actifs financiers en concession – courants	294 243	285 982

L'impact de l'application d'IFRIC 12 sur le compte de résultat de l'exercice 2018 est le suivant :

	31/12/2018 Avant IFRIC 12	Annulation dotation aux amortis- sements (1)	Annulation rémunération amortis- sements (2)	Rémunération de l'actif financier en concession (3)	Opération d'achats/ ventes (4)	31/12/2018 Après IFRIC 12
Chiffre d'affaires	6 005 279		(328 143)	(114 275)		5 562 861
Autres produits des activités ordinaires	115 924			114 275	201 282	431 481
Produits des activités ordinaires	6 121 203	–	(328 143)	–	201 282	5 994 342
Achats consommés	(407 096)				(201 282)	(608 378)
Autres achats et charges externes	(931 943)					(931 943)
Impôts, taxes et versements assimilés	(315 319)					(315 319)
Charges de personnel	(3 272 752)					(3 272 752)
Autres charges d'exploitation	(19 704)					(19 704)
EBITDA (excédent brut d'exploitation)	1 174 389	–	(328 143)	–	–	846 246
Dotations aux amortissements	(723 803)	328 143				(395 660)
Dotations et reprises aux provisions	8 520					8 520
Résultat de cession d'actifs	9 411					9 411
Effets des opérations sur le périmètre	(2 057)					(2 057)
Pertes de valeur	0					0
Autres produits et charges opérationnels	(1 316)					(1 316)
Quote-part dans le résultat des entreprises associées	(13 871)					(13 871)
Résultat opérationnel (EBIT)	451 273	328 143	(328 143)	–	–	451 273
Dont Epic retour		279 291	(279 291)	111 050	200 232	
Dont Epic reprise		43 804	(43 804)	2 599		
Dont filiales		5 048	(5 048)	626	1 050	

(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 avec Île-de-France Mobilités.

(4) Les dépenses engagées par la RATP concernant les investissements en biens de retour sont comptabilisées au compte de résultat et transférées à Île-de-France Mobilités au fur et à mesure qu'elles sont réalisées. La RATP est responsable de l'ensemble des relations avec les constructeurs et les fournisseurs.

15 — Tests de dépréciation d'actifs

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) (cf. note 32).

Les autres UGT sont définies au niveau des filiales en fonction de l'activité et de la zone géographique : France/Suisse, Amériques, Royaume-Uni/Afrique du Sud et *Sightseeing*. 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.

Dépréciation des autres actifs non financiers

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.

15.1 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.

Les impacts sur l'excédent brut d'exploitation des mesures gouvernementales en matière fiscale ont entraîné la mise en œuvre de tests de dépréciation des UGT (unités génératrices de trésorerie) GI et OT de l'Epic RATP. Les tests ont été réalisés sur la base des valeurs d'actifs au 1^{er} janvier 2018. La répartition de ces valeurs d'actifs entre le gestionnaire d'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;
- 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 hypothèses suivantes :

Pour les années 2017-2020 :

- pour l'OT et le GI, les flux ont été estimés sur la base du plan d'affaires RATP approuvé par l'État et reposant sur les dispositions financières du contrat 2016-2020 avec Île-de-France Mobilités, actualisé en fonction des évolutions constatées;
- par ailleurs, pour le GI, le revenu est affecté conformément au contrat, sur une base forfaitaire.

Au-delà de 2020 :

- la RATP a reconduit le contrat actuel à l'infini, sans prise en compte d'hypothèses en termes d'ouverture des marchés à la concurrence;
- 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 Île-de-France Mobilités;
- pour le GI, un investissement normatif de renouvellement a été estimé.

Les valeurs terminales ont été calculées à partir d'un flux normatif déterminé à l'issue de la période explicite du plan et projeté à l'infini sur la base d'un taux de croissance 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'infrastructure	Opérateur de transport
Méthode de détermination de la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Taux d'actualisation	4,8 %	Matériel roulant : 3,7 % Autres biens (biens de reprise et biens propres) : 5,4 %
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 contractuelle de ces biens, soit 3,7 %. Pour les autres biens de l'OT (biens propres et biens de reprise), le taux utilisé de 5,4 % est celui résultant du panel.

15.2 Unités génératrices de trésorerie (UGT) de RATP DEV

Des tests de dépréciation ont été réalisés sur les autres UGT existantes au 31 décembre 2018.

Les autres UGT du Groupe sont définies au niveau de la zone géographique (France/Suisse, Amériques, Royaume-Uni/Afrique du Sud) ainsi qu'une activité spécifique pour l'activité *Sightseeing*. Ces autres UGT font partie du segment opérationnel OT (opérateur de transport).

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

	UGT			
	France/Suisse	Royaume-Uni/Afrique du Sud	Amériques	<i>Sightseeing</i>
Méthode de détermination de la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Taux d'actualisation	5,60 %	5,60 %	6,60 %	6,60 %
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.

Sensibilité des valeurs recouvrables

Des tests de sensibilités 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 :

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 +0,20 % pour l'UGT GI et de +0,64 % 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 -0,21 % pour l'UGT GI et de -0,36 % 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 +12 millions d'euros pour l'UGT GI et de +25 millions d'euros 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 d'actualisation de +8,18 % pour l'UGT France/Suisse, de +6,43 % pour l'UGT Royaume-Uni/Afrique du Sud, de +11,13 % pour l'UGT Amériques et de +0,54 % pour l'UGT *Sightseeing* 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 -0,7 % pour l'UGT *Sightseeing* conduirait à égaliser pour chacune de ces UGT la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT.

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.

16 — Intérêts dans les filiales

La liste des filiales de l'Epic RATP consolidées par intégration globale est fournie en note 38. 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.

17 — Titres mis en équivalence

17.1 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	31/12/2018				31/12/2017			
	% 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	87 633	(5 227)	(1 059)	41,92	93 715	(6 257)	(1 930)
Autres entreprises associées		10 799	2 377	28		8 949	641	130
Coentreprises		9 202	(11 021)	724		20 605	(5 383)	(3 624)
TOTAL		107 633	(13 871)	(307)		123 269	(10 999)	(5 424)

17.2 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 :

	31/12/2018	31/12/2017
Actifs non courants	202 292	205 293
Actifs courants	475 219	497 617
Passifs non courants	107 684	113 356
Passifs courants	420 774	425 603
ACTIF NET (100%)	149 053	163 951
Pourcentage de détention	41,92 %	41,92 %
Part du Groupe dans l'actif net	61 404	67 486
<i>Goodwill</i>	26 228	26 228
VALEUR D'ÉQUIVALENCE	87 633	93 715

Compte de résultat – Systra :

Produits des activités ordinaires	586 200	600 209
Résultat net (100%)	(12 470)	(14 925)
Quote-part du Groupe dans le résultat net	(5 227)	(6 257)
Autres éléments du résultat global	(1 059)	(1 930)

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.

18 — Titres non consolidés

En application d'IFRS 9, les titres non consolidés sont évalués à leur juste valeur.

Le Groupe a opté pour comptabiliser les variations ultérieures de juste valeur de ces titres dans les capitaux propres en autres éléments du résultat global.

En cas de cession, le résultat de l'opération sera constaté dans les capitaux propres et n'impactera pas le résultat.

	31/12/2017					Actifs financiers 31/12/2017
	Actifs financiers 01/01/2017	Augmentations	Diminutions	Écarts de change	Autres	
Total valeur brute	45 462	3 873	(635)	598	(1 621)	47 677
Perte de valeur	(10 063)	12			5	(10 046)
TOTAL VALEUR NETTE	35 399	3 885	(635)	598	(1 616)	37 631

	31/12/2018					Actifs financiers 31/12/2018
	Actifs financiers 01/01/2018	Augmentations	Diminutions	Écarts de change	Autres	
Total valeur brute	47 677	10 017	(51)	(9)	1 023	58 657
Perte de valeur	(10 046)	(3 189)	3 015			(10 220)
TOTAL VALEUR NETTE	37 631	6 828	2 964	(9)	1 023	48 437

Les titres non consolidés se répartissent comme suit :

	Valeur nette	% d'intérêt
RATP Habitat ⁽¹⁾	34 926	100
Cityscoot	5 000	8
Zenpark	3 000	9
Paris-Saclay Seed Fund	2 000	4
Klaxit	1 000	15
Linea ⁽²⁾	826	33
Irise	750	10
Autres ⁽³⁾	935	
TOTAL	48 437	

(1) La SA HLM RATP Habitat est exclue du périmètre de consolidation pour les motifs évoqués dans la note 2.1. Les données financières au 31 décembre 2017 de la SA HLM RATP Habitat sont :

Chiffre d'affaires : 141 millions d'euros.

Total bilan = 826 millions d'euros, dont 423 millions d'euros d'endettement net.

Résultat : 11 millions d'euros.

(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.

(3) Le montant comprend – 621 milliers d'euros au titre d'IFRS 5 « Activités détenues en vue de la vente ».

19 — Autres actifs financiers

Les autres actifs financiers sont composés des actifs financiers qui n'entrent pas dans les catégories d'actifs financiers définies précédemment, essentiellement les créances rattachées à des participations, prêts, dépôts et cautionnements.

L'ensemble de ces actifs financiers est comptabilisé au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

La dépréciation est appréciée de manière individuelle en tenant compte du profil de risque de la contrepartie et des garanties obtenues. Lors de la comptabilisation initiale de ces actifs financiers, une dépréciation est systématiquement reconnue à hauteur des pertes de crédit attendues résultant d'événements pouvant survenir dans les douze prochains mois. En cas de dégradation significative de la qualité de crédit de la contrepartie, la dépréciation initiale est complétée pour couvrir la totalité des pertes attendues sur la maturité résiduelle de la créance.

19.1 Autres actifs financiers non courants

	31/12/2016	Augmentations	Diminutions	Écarts de change	Autres	31/12/2017
Dépôts liés au <i>lease</i>	278 165		(75 227)		27 968	230 906
Dépôts en juste valeur	138 042		(40 282)		(21 907)	75 853
Prêts comités interprofessionnels du logement (CIL)	31 129				(3 516)	27 613
Prêts et autres créances	15 945	6 733	(10 582)	(155)	5 361	17 303
Autres actifs financiers non courants bruts	463 281	6 733	(126 091)	(155)	7 906	351 675
Provisions sur autres actifs financiers	(127)		36			(91)
Autres actifs financiers non courants	463 154	6 733	(126 055)	(155)	7 906	351 584

	31/12/2017	Augmentations	Diminutions	Écarts de change	Autres	31/12/2018
Dépôts liés au <i>lease</i>	230 906				(210 831)	20 075
Dépôts en juste valeur	75 853		(870)		2 441	77 424
Prêts comités interprofessionnels du logement (CIL)	27 613				(3 859)	23 754
Prêts et autres créances	17 303	13 497	(16 532)	37	4 601	18 907
Autres actifs financiers non courants bruts	351 675	13 497	(17 402)	37	(207 648)	140 160
Provisions sur autres actifs financiers	(91)	(115)	17			(189)
Autres actifs financiers non courants	351 584	13 382	(17 385)	37	(207 648)	139 971

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 26.1).

Les prêts correspondent principalement aux prêts octroyés par la RATP aux CIL.

19.2 Autres actifs financiers courants

Le cash collatéral correspond à des sommes versées en garantie des emprunts liés aux terminaisons de *lease* figurant en dettes financières (note 26.1).

	31/12/2016	Augmentations/ Diminutions	Écarts de change	Autres	31/12/2017
Dividendes à recevoir	4	(6)		6	4
Prêts comités interprofessionnels du logement (CIL)	4 950			21	4 971
Dépôts liés au <i>lease</i>	50 075			(28 778)	21 297
Autres prêts, dépôts et cautionnements	569	496	(61)		1 004
Cash collatéral lié aux opérations de <i>lease</i>	342 200	(96 800)			245 400
Autres placements – courants	42 167	123 643			165 810
AUTRES ACTIFS FINANCIERS COURANTS	439 965	27 333	(61)	(28 751)	438 486



	31/12/2018				31/12/2018
	31/12/2017	Augmentations/ Diminutions	Écarts de change	Autres	
Dividendes à recevoir	4				4
Prêts comités interprofessionnels du logement (CIL)	4 971			176	5 147
Dépôts liés au <i>lease</i>	21 297	(228 851)		207 554	
Autres prêts, dépôts et cautionnements	1 004	(265)	29		768
Cash collatéral lié aux opérations de <i>lease</i>	245 400	(192 100)			53 300
Autres placements – courants	165 810	(92 958)			72 852
AUTRES ACTIFS FINANCIERS COURANTS	438 486	(514 174)	29	207 730	132 070

20 — Stocks

Les stocks et en-cours sont évalués au plus faible du coût (y compris les frais accessoires d'achat) et de la valeur nette de réalisation. Le coût est calculé au coût moyen unitaire pondéré.

Une dépréciation est constatée lorsque le coût est supérieur à la valeur nette de réalisation.

20.1 Détail des stocks par nature

	31/12/2018			31/12/2017		
	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
Matières premières et fournitures	273 620	(51 847)	221 774	250 804	(51 140)	199 664
Autres approvisionnements	440		440	657		657
En cours de production	11 861		11 861	7 126		7 126
Marchandises	364		364	381		381
Produits finis	3 743	(108)	3 635	2 726	(118)	2 608
TOTAL	290 029	(51 955)	238 074	261 694	(51 258)	210 436

20.2 Variation des pertes de valeur sur les stocks

	31/12/2017	Dotations	Reprises	Écarts de Conversion	Autres et reclassement	31/12/2018
Dépréciations sur stocks autres	(51 140)	(6 062)	5 354	1		(51 847)
Dépréciations sur en-cours	(118)	(108)	118			(108)
TOTAL	(51 258)	(6 170)	5 472	1		(51 955)

21 — Créances d'exploitation

Les créances clients et autres débiteurs sont comptabilisées à leur juste valeur, qui est égale au nominal car l'effet d'actualisation n'est pas jugé significatif sur ces actifs dont l'échéance est généralement inférieure à un an.

Pour les créances d'exploitation, le Groupe effectue une revue de ses créances clients de manière individuelle en tenant compte de la probabilité de défaut des contreparties ainsi que le niveau de couverture de ces créances et utilise la méthode simplifiée prévue par IFRS 9 consistant à provisionner les pertes attendues sur la maturité résiduelle des créances.

	31/12/2018	31/12/2017
Créances clients brutes	346 267	282 502
Dépréciation des créances clients	(9 196)	(9 949)
Créances clients	337 071	272 554
Paiements d'avances	6 929	4 839
Charges constatées d'avance	54 472	49 686
Créances sur l'État et autres collectivités	251 970	250 607
Subventions d'investissement à recevoir	131 960	260 200
Créances diverses	300 854	165 767
Créances d'impôt sur le résultat	87 301	24 144
Dépréciation des autres débiteurs	(5 580)	(6 185)
Autres débiteurs	827 907	749 057
TOTAL CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS	1 164 978	1 021 611

	31/12/2018	31/12/2017
Dépréciation des créances clients en début d'exercice	(9 949)	(8 701)
Dotations de l'exercice	(1 590)	(2 637)
Reclassement	0	(1 556)
Reprises de l'exercice utilisées	2 344	2 945
DÉPRÉCIATION DES CRÉANCES CLIENTS EN FIN D'EXERCICE	(9 196)	(9 949)

L'intégralité des créances clients nettes a une échéance à moins de un an.

22 — 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 à l'origine est inférieure à trois mois et émis par des contreparties de premier rang;
- des titres d'OPCVM monétaires standards ou monétaires court terme;
- des dépôts à terme inférieurs à trois mois ou remboursables sans risque sur capital investi sans préavis inférieur à trois mois.

Les instruments de trésorerie et équivalents de trésorerie sont évalués au coût amorti, ou en juste valeur par résultat, en fonction de la nature du placement.

	31/12/2018	31/12/2017
Valeurs mobilières de placement	767 241	759 781
Disponibilités	308 257	383 305
TOTAL	1 075 498	1 143 086

Le total de la trésorerie indiqué dans le tableau des flux de trésorerie s'analyse comme suit :

	31/12/2018	31/12/2017
Trésorerie et équivalents de trésorerie (bilan)	1 075 498	1 143 086
Concours bancaires courants	(74 652)	(119 072)
Trésorerie de clôture du TFT	1 000 845	1 024 015

23 — Capitaux propres

23.1 Dotation en capital

La loi du 21 mars 1948 a créé la RATP sans lui attribuer de capital. Toutefois, en 1986, les pouvoirs publics lui ont accordé une dotation en capital de 283,3 millions d'euros. Cette dotation a été augmentée en juillet 2010 dans le cadre du plan de relance national annoncé début 2009 pour 150 millions d'euros.

23.2 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.

24 — 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.

	31/12/2018	31/12/2017
Provision pour indemnités de départ à la retraite	297 708	304 996
Provision pour allocation décès des retraités	37 984	40 232
Provision pour indemnités de décès des actifs	19 951	16 382
Provision pour cessation anticipée d'activité	2 572	2 839
Provision pour rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités	305 108	303 277
Provision pour pensions (filiales étrangères)	7 388	10 681
Total avantages postérieurs à l'emploi	670 711	678 407
Provision pour cessation progressive d'activité	18	204
Provision pour médaille du travail	31 219	28 392
Provision pour maladie longue durée	3 086	3 086
Provision pour chômage	6 455	8 702
Provision pour rentes maladies professionnelles et accidents du travail des actifs	22 309	22 612
Autres provisions pour avantages long terme	1 050	1 000
Total avantages à long terme	64 137	63 994
TOTAL	734 848	742 401

24.1 Avantages postérieurs à l'emploi

Le passif inscrit au bilan au titre des avantages postérieurs à l'emploi correspond à la valeur actualisée de l'obligation liée aux régimes à prestations définies à la clôture. La valeur actualisée de l'obligation et le coût des services sont déterminés en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Selon cette méthode, les droits à prestations sont affectés aux périodes de service en fonction de la formule d'acquisition des droits du régime, ou linéairement sur la carrière du salarié lorsque le rythme d'acquisition des droits n'est pas uniforme et diffère de manière significative le provisionnement des engagements.

Les montants des paiements futurs au titre des avantages accordés au personnel sont évalués sur la base d'hypothèses d'évolution des salaires, d'âge de départ à la retraite et de présence à ce jour, et de tables de mortalité. Ces paiements futurs sont ramenés à leur valeur actuelle en utilisant un taux d'actualisation spécifique pour chaque zone géographique et monétaire, notamment :

- pour la zone euro, sur la base des taux rapportés par l'indice Bloomberg euro composite d'obligations à maturité quinze ans des entreprises notées AA ;
- pour les sociétés britanniques sur la base d'indices Corporate Bonds £ 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.

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

Indemnités de départ en retraite

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

Allocation décès des retraités

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

Indemnité décès des actifs

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

Cessation anticipée d'activité

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

Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités

La RATP ne cotise pas au régime général d'accidents du travail mais assure elle-même le financement des indemnités versées.

Le salarié victime d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle qui conserve, à la date de consolidation des blessures, une incapacité permanente partielle de travail peut demander une indemnisation en capital ou une rente annuelle et viagère. Il appartient à la commission des rentes accidents de travail et maladies professionnelles de la caisse de 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.



24.1.2 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 accident travail/maladies professionnelles	Cessation anticipée d'activité	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Passif net comptabilisé au 1^{er} janvier 2017	313 164	16 270	41 526	296 446	3 253	27 653	698 313
Charge de l'exercice	22 564	1 554	607	22 775	42	(509)	47 032
Prestations payées par l'employeur	(28 152)	(1 118)	(1 716)	(10 737)	(565)	–	(42 288)
Pertes et gains actuariels	(2 168)	(324)	(185)	(5 207)	109	(11 035)	(18 810)
Effet du plafonnement de l'actif (IFRIC 14)						605	605
Cotisations employeur aux fonds						(4 966)	(4 966)
Effet de périmètre	(133)					–	(133)
Différence de change	(276)					(1 071)	(1 347)
PASSIF NET COMPTABILISÉ AU 31 DÉCEMBRE 2017	304 999	16 382	40 232	303 277	2 839	10 678	678 407

	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accident travail/maladies professionnelles	Cessation anticipée d'activité	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Passif net comptabilisé au 1^{er} janvier 2018	304 999	16 382	40 232	303 277	2 839	10 678	678 407
Charge de l'exercice	21 893	1 566	587	22 995	36	856	47 933
Prestations payées par l'employeur	(17 067)	(1 040)	(1 504)	(11 882)	(477)	–	(31 970)
Pertes et gains actuariels	(11 623)	3 043	(1 331)	(9 282)	174	(939)	(19 957)
Effet du plafonnement de l'actif (IFRIC 14)						(760)	(760)
Cotisations employeur aux fonds						(2 431)	(2 431)
Effet de périmètre	(542)					–	(542)
Différence de change	47					(15)	31
PASSIF NET COMPTABILISÉ AU 31 DÉCEMBRE 2018	297 708	19 951	37 984	305 108	2 572	7 388	670 711

24.1.3 Charge comptabilisée

La charge comptabilisée au cours de l'exercice se décompose de la façon suivante :

Charge de l'exercice comptabilisée en 2017	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accident travail/maladies professionnelles	Cessation anticipée d'activité	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Coûts des services	(18 291)	(1 300)	–	(18 216)	–	1 640	(36 167)
Coûts d'intérêts nets	(4 272)	(254)	(607)	(4 559)	(42)	(656)	(10 390)
Autres	–	–	–	–	–	(475)	(475)
IMPACT RÉSULTAT	(22 564)	(1 554)	(607)	(22 775)	(42)	509	(47 032)

Charge de l'exercice comptabilisée en 2018	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accident travail/maladies professionnelles	Cessation anticipée d'activité	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Coûts des services	(17 635)	(1 320)	–	(18 336)	–	(617)	(37 909)
Intérêts financiers	(4 258)	(246)	(587)	(4 659)	(36)	(238)	(10 024)
IMPACT RÉSULTAT	(21 893)	(1 566)	(587)	(22 995)	(36)	(856)	(47 933)

24.1.4 Impact en autres éléments du résultat global

Les écarts actuariels au titre des avantages postérieurs à l'emploi sont les suivants :

Montant comptabilisé en capitaux propres 2017	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accident travail/maladies professionnelles	Cessation anticipée d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
SOLDE D'OUVERTURE	(16 450)	322	(6 211)	(83 834)	(9 994)	(25 500)	(13 609)	(155 275)
Variation pertes et gains actuariels de l'exercice	2 168	324	185	5 207	(109)	–	11 035	18 810
Autres	–	–	–	–	–	–	1 248	1 248
SOLDE DE CLÔTURE	(14 281)	646	(6 026)	(78 627)	(10 103)	(25 500)	(1 326)	(135 217)

Montant comptabilisé en capitaux propres 2018	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accident travail/maladies professionnelles	Cessation anticipée d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
SOLDE D'OUVERTURE	(14 281)	646	(6 026)	(78 627)	(10 103)	(25 500)	(1 326)	(135 217)
Variation pertes et gains actuariels de l'exercice	12 113	(3 043)	1 331	9 282	(174)	–	1 805	21 314
Autres	(792)	–	–	–	–	–	(1 790)	(2 582)
Différence de change	(591)	–	–	–	–	–	(2 493)	(3 084)
SOLDE DE CLÔTURE	(3 551)	(2 397)	(4 695)	(69 345)	(10 277)	(25 500)	(3 804)	(119 569)



24.1.5 Évolution de l'engagement et des actifs de couverture

	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accident travail/maladies professionnelles	Cessation anticipée d'activité	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Engagement au 1^{er} janvier 2017	313 164	16 270	41 526	296 446	3 253	167 383	838 042
Coûts des services	18 291	1 300	–	18 216	–	(1 640)	36 167
Coûts de l'actualisation	4 272	254	607	4 559	42	4 466	14 201
Contribution des employés						(2 927)	(2 927)
Prestations payées	(28 152)	(1 118)	(1 716)	(10 737)	(565)	(2 574)	(44 862)
Fermeture des droits ou liquidation des droits							–
Pertes et gains actuariels	(2 168)	(324)	(185)	(5 207)	109	(1 194)	(8 969)
Effet de périmètre	(133)	–	–	–	–	–	(133)
Différence de change	(276)					(6 358)	(6 634)
Autres						(210)	(210)
Engagement au 31 décembre 2017	304 999	16 382	40 232	303 277	2 839	156 947	824 676
Actifs de couverture au 31 décembre 2017						(148 235)	(148 235)
Engagement net des actifs de régimes	304 999	16 382	40 232	303 277	2 839	8 711	676 440
Plafonnement des actifs IAS 19						1 967	1 967
PASSIF NET COMPTABILISÉ AU 31 DÉCEMBRE 2017	304 999	16 382	40 232	303 277	2 839	10 678	678 407

	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accident travail/maladies professionnelles	Cessation anticipée d'activité	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Engagement au 1^{er} janvier 2018	304 999	16 382	40 232	303 277	2 839	156 947	824 676
Coûts des services	17 635	1 320	–	18 336	–	617	37 909
Charges désactualisation	4 258	246	587	4 659	36	3 810	13 596
Contribution des employés						6	6
Prestations payées	(17 067)	(1 040)	(1 504)	(11 882)	(477)	(5 959)	(37 929)
Pertes et gains actuariels	(11 623)	3 043	(1 331)	(9 282)	174	(7 555)	(26 573)
Effet de périmètre	(542)	–	–	–	–	–	(542)
Différence de change	47					(1 067)	(1 020)
Autres						14	14
Engagement au 31 décembre 2018	297 708	19 951	37 984	305 108	2 572	146 813	810 136
Actifs de couverture au 31 décembre 2018						(140 610)	(140 610)
Engagement net des actifs de régimes	297 708	19 951	37 984	305 108	2 572	6 203	669 526
Plafonnement des actifs IAS 19						1 185	1 185
PASSIF NET COMPTABILISÉ AU 31 DÉCEMBRE 2018	297 708	19 951	37 984	305 108	2 572	7 388	670 711
Meilleure estimation des prestations attendues à verser en 2019	10 506	1 520	1 099	10 853	425		

Actifs des régimes de pensions des filiales étrangères :

	31/12/2018	31/12/2017
Actif net comptabilisé à l'ouverture de la période	148 235	141 102
Intérêts sur les actifs	3 574	3 856
Contribution de l'employeur	2 431	4 966
Contribution des employés	6	37
Prestations payées par les actifs de couverture	(5 959)	(5 542)
Pertes et gains actuariels	(6 615)	9 840
Différence de change	(1 052)	(5 335)
Autres	(10)	(689)
ACTIF NET COMPTABILISÉ À LA CLÔTURE DE LA PÉRIODE	140 610	148 235

Les actifs des filiales sont investis à environ 24 % en actions, 42 % d'obligations, 4 % en immobilier et le solde en autres produits financiers.

24.1.6 Les hypothèses

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/2018		31/12/2017	
	Zone euro	Royaume-Uni	Zone euro	Royaume-Uni
Taux d'actualisation	1,75 %	2,55 % à 2,90 %	1,50 %	2,15 % à 2,65 %
Taux d'inflation	2,00 %	3,1 % à 3,3 %	2,00 %	3,20 %
Profil de carrière inflation comprise	2,0 % à 2,2 %	2,20 % à 2,95 %	2,0 % à 2,2 %	2,05 %
Table de mortalité	TGH 05/TGF 05	S2PA	TGH 05/TGF 05	S2PA
Âge de départ à la retraite	60,8	65	59,4	65
Taux de valorisation des pensions	NA	2,05 % à 2,4 %	NA	2,05 % à 2,3 %
Taux de turnover	0,00 %	NC	0,00 %	NC

Une augmentation ou une diminution du taux d'actualisation de 25 points de base aurait un impact à la baisse ou à la hausse des engagements post-emploi de – ou + 24 millions d'euros.

La durée moyenne des engagements postérieurs à l'emploi est de quinze ans, comme lors de la clôture 2017.

24.2 Autres avantages à long terme

Les autres avantages à long terme sont évalués selon des calculs actuariels.

24.2.1 Description des différents régimes d'avantages à long terme

Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des actifs

La part des rentes accident du travail et maladie professionnelle (AT/MP) relative aux actifs et versée avant la retraite constitue un avantage à long terme. La part relative aux retraités constitue un avantage postérieur à l'emploi (cf. description des rentes au paragraphe 24.1.1).

Médailles du travail

Après un certain nombre d'années de service, les salariés bénéficient de médailles du travail ainsi que de jours de 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.

	Médailles du travail	Rentes AT/MP des actifs	Cessation progressive d'activité	Allocation chômage	Maladie longue durée	Autres	Total avantages long terme
Passif net comptabilisé au 1^{er} janvier 2017	27 815	22 034	617	7 500	2 329	3 500	63 794
Coûts des services rendus	2 142	3 182	3	–	2 112		7 439
Prestations payées	(1 642)	(2 807)	(524)	–	(1 666)		(6 639)
Charge désactualisation	427	336					763
Écart actuariel	(350)	(134)	108	1 202	311		1 137
Autres						(2 500)	(2 500)
PASSIF NET COMPTABILISÉ AU 31 DÉCEMBRE 2017	28 392	22 612	204	8 702	3 086	1 000	63 994

	Médailles du travail	Rentes AT/MP des actifs	Cessation progressive d'activité	Allocation chômage	Maladie longue durée	Autres	Total avantages long terme
Passif net comptabilisé au 1^{er} janvier 2018	28 392	22 612	204	8 702	3 086	1 000	63 994
Coûts des services rendus	2 192	3 129					5 321
Prestations payées	(1 372)	(4 914)	(186)	(2 247)			(8 719)
Charge désactualisation	441	342					783
Écart actuariel	1 566	1 142					2 708
Autres						50	50
PASSIF NET COMPTABILISÉ AU 31 DÉCEMBRE 2018	31 219	22 309	18	6 455	3 086	1 050	64 137
Meilleure estimation des prestations versées aux régimes à prestations définies en 2019	1 794	3 081	–	–	–		4 875

24.2.2 Principales hypothèses actuarielles

	31/12/2018	31/12/2017
Taux d'actualisation	1,75 %	1,50 %
Taux d'inflation	2,00 %	2,00 %
Profil de carrière inflation comprise	2,20 %	2,20 %
Table de mortalité	TGH 05/TGF 05	TGH 05/TGF 05
Âge de départ à la retraite	60,8	59,4
Taux de turnover	0,00 %	0,00 %

Une augmentation ou une diminution du taux d'actualisation de 25 points de base aurait un impact à la baisse ou à la hausse des avantages long terme de + ou – 2 millions d'euros.

25 — Autres provisions

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

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

L'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.

L'impact au compte de résultat de toutes les provisions (actif et passif) est :

	31/12/2017	31/12/2018
Dotations et reprises aux provisions	11 886	8 520

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.

	31/12/2016	Dotation	Provision utilisée	Provision non utilisée	Reclassement, variations de périmètre et taux de change	31/12/2017
Provisions non courantes	160 424	30 995	(17 109)	(12 683)	(644)	160 983
Démantèlement ⁽¹⁾	66 799		(686)		927	67 040
Litiges ⁽²⁾	12 499	2 565	(2 331)	(3 805)	(111)	8 816
Autres charges	24 034	2 276	(1 130)		(1 365)	23 816
Autres risques ⁽³⁾	57 092	26 154	(12 963)	(8 877)	(95)	61 311
Provisions courantes	74 434	24 462	(21 864)	(11 239)	1 847	67 640
Litiges ⁽²⁾	27 116	3 203	(3 382)	(7 611)	(303)	19 023
Autres charges	10 152	1 931	(9 225)		2 183	5 041
Autres risques ⁽³⁾	37 166	19 327	(9 256)	(3 628)	(32)	43 577
TOTAL DES PROVISIONS	234 858	55 456	(38 973)	(23 921)	1 204	228 623

	31/12/2017	Dotation	Provision utilisée	Provision non utilisée	Reclassement, variations de périmètre et taux de change	31/12/2018
Provisions non courantes	160 983	26 449	(10 811)	(18 835)	(2 839)	154 948
Démantèlement ⁽¹⁾	67 040		(312)	41	41	66 810
Litiges ⁽²⁾	8 816	3 370	(1 369)	(1 805)	1	9 014
Autres charges	23 816	2 542	(614)	(41)	(816)	24 887
Autres risques ⁽³⁾	61 311	20 537	(8 515)	(17 031)	(2 066)	54 237
Provisions courantes	67 640	21 653	(10 274)	(10 446)	(2 693)	65 880
Litiges ⁽²⁾	19 023	3 234	(2 651)	(3 610)	24	16 020
Autres charges	5 041	1 870	(1 554)		(3)	5 354
Autres risques ⁽³⁾	43 576	16 548	(6 068)	(6 837)	(2 713)	44 506
TOTAL DES PROVISIONS	228 623	48 102	(21 084)	(29 282)	(5 532)	220 827

(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 commerciaux ou prud'homaux, dont le risque de maladies professionnelles liées à l'amiante.

(3) Les provisions pour autres risques comprennent l'engagement de l'Epic RATP constaté pour couvrir les risques sur des accidents voyageurs intervenus sur les réseaux, sur la base des cas déclarés, pour un montant de 89 millions d'euros. Ces provisions couvrent la franchise d'indemnisation relative aux sinistres corporels et/ou matériels et non couverte par les contrats d'assurance. Le niveau des provisions est gradué selon la gravité des sinistres.

26 — 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.

Nouvelles émissions obligataires

En 2018, la RATP a émis dans le cadre de son programme EMTN trois emprunts obligataires :

- en juin 2018 pour un montant nominal de 100 millions d'euros, avec une échéance en 2048 et un taux d'intérêt fixe de 1,9% ;
- en juillet 2018 pour un montant nominal de 50 millions d'euros, avec une échéance en 2048 et un taux d'intérêt fixe de 1,905% ;
- en juillet 2018 pour un montant nominal de 50 millions d'euros, avec une échéance en 2048 et un taux d'intérêt fixe de 1,82% .

26.1 Détail des dettes financières courantes et non courantes

	31/12/2018	31/12/2017
Emprunts obligataires	4 384 907	4 579 766
Emprunts auprès de la Région Île-de-France	141 369	159 269
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	20 075	21 297
Emprunts auprès des établissements de crédit	163 274	129 958
Emprunts liés aux contrats de location-financement	26 516	29 447
Dépôts et cautionnements (reçus)	6 281	6 362
Autres emprunts et dettes	2 701	2 462
Total dettes financières – non courant	4 745 123	4 928 560
Emprunts obligataires	412 553	649 842
Emprunts auprès de la Région Île-de-France	18 047	20 264
Emprunts plan épargne entreprise	266 478	285 677
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	0	230 906
Emprunts auprès des établissements de crédit	30 190	43 627
Emprunts liés aux contrats de location-financement	4 143	3 879
Dépôts et cautionnements (reçus)	57 500	63 600
Billets de trésorerie	1 002 876	876 065
Autres emprunts et dettes	37	20
Concours bancaires	74 652	119 072
Intérêts courus non échus	51 488	66 561
Total dettes financières – courant	1 917 964	2 359 513
TOTAL	6 663 087	7 288 073

26.2 Calcul de l'endettement net

Le Groupe définit communément sa dette comme le total des encours de dettes financières sous déduction d'une part des intérêts courus non échus, de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des placements à court terme, des actifs financiers relatifs aux opérations de *lease* (dépôts, cautionnements et cash collatéral) et de la juste valeur des instruments dérivés de couverture de change sur les emprunts obligataires et les dépôts de *lease*. La dette relative aux contrats de crédit-bail finançant les tramways T3, T5, T6, T7 et T8 est compensée dans le calcul de l'endettement net avec la créance d'un montant équivalent envers Île-de-France Mobilités et n'apparaît donc pas dans le détail ci-dessous.

	31/12/2018	31/12/2017
Dettes financières	6 663 087	7 288 073
Instruments dérivés de couverture de flux de trésorerie	(115 430)	(100 830)
Instruments dérivés à la juste valeur sur option	–	4 531
Intérêts courus non échus	(51 488)	(66 561)
Avance prêts CIL	(25 289)	(28 884)
Dépôts et cautionnements ⁽¹⁾	(20 075)	(252 203)
Autres actifs financiers liés aux opérations de <i>lease</i>	(53 900)	(56 052)
Placements à court terme	(72 852)	(165 810)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(1 075 498)	(1 143 087)
Autres ⁽²⁾	(60 093)	(246 576)
ENDETTEMENT NET GROUPE	5 188 463	5 232 601

(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 53 millions d'euros au 31 décembre 2018.

Variations des passifs liés aux activités de financement

	31/12/2017	Flux de finan- cement	Flux de trésorerie	Flux d'investis- sement	Effet de change	Juste valeur	Reclass. courant/ non courant	Autres	31/12/2018
Dettes financières – non courant	4 928 560	241 947		(228 668)	2 378	14 804	(224 250)	10 353	4 745 123
Dettes financières – courant	2 359 513	(626 605)	(44 439)		458	3 885	224 250	902	1 917 964
TOTAL DETTES FINANCIÈRES	7 288 073	(384 659)	(44 439)	(228 668)	2 836	18 689	–	11 256	6 663 087

26.3 Dettes financières par échéance

	2019	2020	2021	2022	2023	> 5 ans
Emprunts obligataires EUR			600 000	600 000	600 000	2 600 000
Intérêts sur emprunts obligataires EUR	113 043	113 043	113 043	89 043	71 793	267 130
Emprunts obligataires libellés en devises	412 636					
Intérêts sur emprunts obligataires libellés en devises	11 236					
Emprunts auprès de la Région Île-de-France	18 508	16 845	15 943	14 529	14 529	106 982
Emprunts plan épargne entreprise (PEE)	265 697					
Intérêts sur emprunts PEE	3 321					
Emprunts auprès des établissements de crédit	30 190	78 887	9 357	9 357	9 357	56 317
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	35 667	35 667	22 833	22 833	22 833	22 833
Emprunts liés aux contrats de location-financement	4 170	3 409	3 316	3 129	2 833	13 803
Intérêts sur emprunts liés aux contrats de location-financement	300	251	205	173	138	249
Dépôts et cautionnements (reçus)	63 781					
Billets de trésorerie	1 002 876					
Autres emprunts et dettes	2 738					
Concours bancaires	74 652					
Intérêts courus non échus	51 488					
TOTAL DETTES FINANCIÈRES	2 090 305	248 102	764 697	739 064	721 483	3 067 313

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 29.

26.4 Variation du coût amorti

	Coût amorti 31/12/2018	Coût amorti 31/12/2017	Variation
Emprunt obligataire			
RATP EUR 4,50 % 28 mai 2018		649 842	(649 842)
RATP CHF 2,929 % 27 juin 2019	133 100	128 134	4 966
RATP CHF 2,625 % 6 novembre 2019	279 460	269 045	10 415
RATP EUR 4,00 % 23 septembre 2021	598 450	597 923	527
RATP EUR 2,875 % 9 septembre 2022	597 507	596 877	630
RATP EUR 4,125 % 13 avril 2023	598 422	598 091	331
RATP EUR 0,375 % 15 juin 2024	496 880	496 317	563
RATP EUR 1,38 % 16 septembre 2024	149 964	149 959	5
RATP EUR 2,441 % 25 octobre 2025	49 837	49 816	21
RATP EUR 3,03 % 25 octobre 2025	199 762	199 732	30
RATP EUR 3,75 % 19 octobre 2026	448 329	448 113	216
RATP EUR 0,875 % 25 mai 2027	498 132	497 913	219
RATP EUR 4,11 % 1 ^{er} juillet 2031	49 785	49 772	13
RATP EUR 1,75 % 25 mai 2031	498 204	498 076	128
RATP EUR 1,900 % 26 juin 2048	99 851		99 851
RATP EUR 1,905 % 6 juillet 2048	49 876		49 876
RATP EUR 1,820 % 18 juillet 2048	49 901		49 901
TOTAL EMPRUNTS OBLIGATAIRES	4 797 460	5 229 608	(432 148)

	Coût amorti 31/12/2018	Coût amorti 31/12/2017	Variation
Emprunt Région Île-de-France	159 417	179 535	(20 118)
Avance prêts CIL (comités interprofessionnels du logement)	28 881	28 884	(3)
Emprunt plan épargne entreprise	266 478	285 677	(19 199)
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	20 075	252 201	(232 126)
TOTAL DETTE LONG TERME	5 272 311	5 975 905	(703 594)

27 — Dettes d'exploitation

Les dettes d'exploitation (à l'exclusion des produits constatés d'avance) sont des passifs financiers évalués à leur juste valeur, qui est égale au nominal lors de l'entrée au bilan car l'effet d'actualisation n'est pas jugé significatif sur ces passifs dont l'échéance est généralement inférieure à un an.

	31/12/2018	31/12/2017
Dettes fournisseurs	363 750	334 147
Dettes sur immobilisations	605 741	468 753
Dettes fiscales et sociales	714 394	726 657
Dettes diverses d'exploitation	6 070	28 305
Produits constatés d'avance	116 305	92 715
Autres dettes diverses	594 097	563 655
Dettes d'impôt sur le résultat	10 795	6 406
TOTAL	2 411 153	2 220 638

L'intégralité des dettes fournisseurs a une échéance à moins d'un an.

28 — Incidence de la variation du BFR

	31/12/2018	31/12/2017
Stocks	(27 280)	(3 888)
Avances et acomptes versés sur commande	(2 489)	(695)
Créances clients et comptes rattachés	(60 964)	(12 456)
Créances envers l'État et les autres collectivités publiques	29 113	131 980
Créances vis-à-vis d'Île-de-France Mobilités	7 545	2 750
Autres créances	(230 171)	(124 012)
Charges constatées d'avance	(4 355)	(542)
Avances et acomptes reçus sur commande	(15 723)	(787)
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	29 062	20 379
Dettes fiscales et sociales	(20 189)	(1 437)
Dettes vis-à-vis d'Île-de-France Mobilités	8 840	660
Autres dettes	31 612	1 478
Produits constatés d'avance	23 690	(1 832)
Produits constatés d'avance (<i>lease</i>)	(543)	(1 790)
TOTAL INCIDENCE DE LA VARIATION DU BFR	(231 853)	9 808

29 — 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

Le groupe RATP couvre systématiquement le risque de change sur les émissions d'emprunts en devises à l'aide de *swaps* (*swaps* de change ou *cross currency swaps*).

Gestion du risque de matières premières

Le groupe RATP peut avoir recours à des dérivés de matières premières. Ces opérations sont généralement réalisées par l'Épic RATP pour le compte de ses filiales.

Risque de crédit et de contrepartie

Le risque de crédit représente le risque de perte financière pour le Groupe dans le cas où un client ou une contrepartie d'un instrument financier viendrait à manquer à ses obligations contractuelles.

Le risque client est limité car les principaux clients du Groupe sont des collectivités locales.

Le risque de contrepartie est limité par la mise en place de contrats de collatéralisation sur la plupart des produits dérivés et par la diversification des placements à court terme.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité 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 maximum de 2 500 millions d'euros) et d'un encours de placements disponibles (971 millions d'euros en moyenne sur 2018) pour s'assurer des liquidités suffisantes.

29.1 Sensibilité des dettes à court terme

La RATP a des dettes court terme matérialisées par des billets de trésorerie (1 100 millions d'euros, dont 100 millions d'euros adossés au plan épargne entreprise), dont la maturité n'excède pas six mois au 31 décembre 2018 et qui sont à taux fixe.

La dette à court terme, essentiellement à taux fixe, finance des actifs à court terme, eux-mêmes indexés sur les taux monétaires. Le Groupe est peu exposé à une volatilité des taux.

29.2 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 (coût amorti) :

	31/12/2018	31/12/2017
Dette obligataire CHF (en millions d'euros)	413	396
Taux variable		
Taux fixe	100 %	100 %
Dette obligataire EUR (en millions d'euros)	4 385	4 832
Taux variable		
Taux fixe	100 %	100 %
Emprunt Île-de-France long terme (en millions d'euros)	159	180
Taux variable	100 %	100 %
Taux fixe		
PEE (en millions d'euros)	266	159
Taux variable	100 %	100 %
Taux fixe		
Total (en millions d'euros)	5 223	5 567
Taux fixe	92 %	94 %
Taux variable	8 %	6 %

Total des dettes après couverture de taux :

	31/12/2018	31/12/2017
Total dette (nominal) (en millions d'euros)	5 223	5 567
Dont dette à taux variable	426	338
Swap de variabilisation		
% fixe de la dette	92 %	94 %

Les charges d'intérêts sur les dettes obligataires s'élèvent à 135 millions d'euros en 2018 : la dette obligataire est intégralement à taux fixe, et n'est donc pas exposée à un risque de hausse des taux.

Efficacité des couvertures

Avec le passage à IFRS 9, le Groupe documente toujours l'efficacité de ses couvertures en établissant qu'il existe une relation économique entre l'opération de base et l'opération de couverture, que celles-ci se contrebalancent mutuellement, en partie ou entièrement, et que la stratégie mise en œuvre permet de couvrir les risques encourus.

29.3 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 13).

Le Groupe a en revanche conclu des accords de compensation pour certains instruments dérivés. Ainsi, en cas de défaillance de l'une ou l'autre des parties, ces accords permettent d'opérer une compensation entre la juste valeur des instruments dérivés et les collatéraux financiers.

Le tableau suivant présente l'incidence potentielle de ces accords de compensation :

En milliers d'euros	Valeur comptable des dérivés actifs	Valeur comptable des dérivés passifs	Juste valeur des collatéraux financiers	Exposition nette
Dérivés de taux et de change	117 515	(43 648)	(57 500)	16 367
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>		(20 075)	(31 500)	(51 575)

30 — 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.

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 31).

Le mode de comptabilisation des instruments dérivés varie selon qu'ils sont désignés comme éléments de couverture de juste valeur, de couverture de flux de trésorerie, ou qu'ils ne sont pas qualifiés d'éléments de couverture.

Instruments dérivés de couverture

Pour les opérations de couverture, le Groupe retient les modalités suivantes : les instruments financiers dérivés sont comptabilisés au bilan à la juste valeur à la clôture, la contrepartie de cette réévaluation dépendant de la qualification de la couverture retenue.

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) et reprise en résultat au fur et à mesure que le risque couvert se réalise.

Le Groupe a fait le choix de retenir l'approche « coût de la couverture » offerte par IFRS 9 lui permettant d'étaler en linéaire en résultat le report/déport sur les dérivés de change en couverture des financements.

30.1 Classification des instruments financiers dérivés

	31/12/2018					
	Actif non courant	Actif courant	Total actif	Passif non courant	Passif courant	Total passif
Cash flow hedge	14 072	104 702	118 774	19 143	3 553	22 696
Fair value hedge		2 244	2 244	23 674	35	23 709
Non hedge		673	673		535	535
TOTAL	14 072	107 619	121 691	42 817	4 123	46 940

	31/12/2017					
	Actif non courant	Actif courant	Total actif	Passif non courant	Passif courant	Total passif
Cash flow hedge	101 630	3 065	104 695	8 923	3 662	12 585
Fair value hedge	21 108	34	21 142	40 909	4 566	45 475
Non hedge		140	140		(2)	(2)
TOTAL	122 738	3 239	125 977	49 832	8 226	58 058

30.2 Maturité des instruments dérivés (maturité, notionnel, devise)

Au 31 décembre 2017

	Total	Classement			Échéance du notionnel		
		CFH	FVH	Trading	- de 1 an	de 1 à 5 ans	+ 5 ans
Couverture du risque de change (notionnel)							
Cross currency swap	408 213	353 520	54 693			297 163	111 050
Swaps de change	399 390		399 390		399 390		
Couverture risque de taux (notionnel)							
Swaps de fixation	265 763	265 763			32	18 102	247 629
Couverture de matières premières							
Position swaps ULSD10 ppm (en milliers d'euros)	11 526	11 526			5 605	5 921	

Au 31 décembre 2018

	Total	Classement			Échéance du notionnel		
		CFH	FVH	Trading	- de 1 an	de 1 à 5 ans	+ 5 ans
Couverture du risque de change (notionnel)							
Cross currency swap	407 783	297 163	53 826	56 797	297 163		110 620
Swaps de change	91 307		65 815	25 492	91 307		
Couverture risque de taux (notionnel)							
Swaps de fixation	290 652	290 652		58 600	310	14 711	275 631
Couverture de matières premières							
Position swaps ULSD10 ppm (en milliers d'euros)	10 767	10 767			7 911	2 856	

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.

30.3 Les opérations de couverture de juste valeur

Les opérations qualifiées de couverture de juste valeur au 31 décembre 2018 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.

30.4 Les opérations de couverture de flux de trésorerie

Les opérations de couverture de flux de trésorerie au 31 décembre 2018 sont :

- soit des *swaps* de taux fixe contre Euribor : la RATP paie un taux fixe et reçoit un taux Euribor sur une dette existante à taux variable, ou sur une dette hautement probable à taux fixe. La sensibilité des *swaps* étant similaire à la dette sur laquelle ils sont adossés, leur impact sur les résultats n'est donc pas significatif;
- 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.

31 — 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 obtenue par référence à la valeur de marché estimée à partir de modèles de valorisation communément utilisés par les intervenants sur le marché ou par valorisations externes obtenues des contreparties :

- la juste valeur des *swaps* de taux est déterminée sur la base d'une actualisation des flux futurs estimés;
- la juste valeur des *cross currency swaps* est déterminée sur la base d'une actualisation des flux estimés par les banques à la date de clôture;
- la juste valeur des options de taux (*swaptions, caps, floors*) est déterminée sur la base de la méthode Black & Scholes.

Les risques de 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 les titres non consolidés.

31.1 Classification hiérarchique de la juste valeur des instruments financiers

Au 31 décembre 2018

	Valeur comptable au bilan	Niveau hiérarchique de juste valeur			
		Juste valeur	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Évaluation des actifs à la juste valeur					
Titres non consolidés	48 437	48 437			48 437
Instruments financiers dérivés	121 691	121 691		121 691	
Actifs financiers en concession	3 980 004	3 980 004		3 980 004	
Autres actifs financiers	272 041	297 600	126 152	171 448	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 075 498	1 075 498	521 372	554 126	
Évaluation des passifs à la juste valeur					
Dettes financières	6 663 087	7 111 136	5 233 636	1 877 500	
Instruments financiers dérivés	46 940	46 940		46 940	

Au 31 décembre 2017

	Valeur comptable au bilan	Niveau hiérarchique de juste valeur			
		Juste valeur	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Évaluation des actifs à la juste valeur					
Titres non consolidés	37 631	37 631			37 631
Instruments financiers dérivés	125 977	125 977		125 977	
Actifs financiers en concession	4 081 757	4 081 757		4 081 757	
Autres actifs financiers	790 070	808 503	411 210	397 293	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 143 087	1 143 087	686 134	456 953	
Évaluation des passifs à la juste valeur					
Dettes financières	7 288 073	8 042 007	5 916 832	2 125 175	
Instruments financiers dérivés	58 058	58 058		58 058	

31.2 Techniques d'évaluation et principales données non observables

Le tableau ci-dessous indique les techniques d'évaluation utilisées pour évaluer les justes valeurs de niveaux 2 et 3 des principaux instruments financiers, ainsi que les principales données d'entrées non observables utilisées :

Type d'instruments financiers	Technique d'évaluation	Principales données d'entrée non observables	Corrélation entre les données d'entrée et l'évaluation de la juste valeur
Instruments financiers dérivés (swaps de taux, cross currency swaps)	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)

31.3 Transferts de niveaux hiérarchiques de juste valeur

Au cours de l'exercice, il n'y a pas eu de transfert de juste valeur entre le niveau 1 et le niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs, ni de transferts vers ou depuis le niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs.

32 — Informations par secteurs opérationnels

Conformément aux dispositions de la norme IFRS 8, les secteurs présentés sont les suivants :

- le secteur « Gestionnaire d'infrastructure » (GI) métro et RER de l'Epic RATP : 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'infrastructures, 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 Île-de-France Mobilités pour l'activité de la RATP.

Les méthodes comptables appliquées dans chaque secteur sont celles retenues pour l'établissement des comptes consolidés.

Pour l'établissement des informations sectorielles, le principe directeur est celui de l'affectation directe des différents postes ou flux. Lorsque cela n'est pas possible, au motif que ces postes ou flux seraient 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 elles sont rattachées.

32.1 Informations par secteurs opérationnels relatives au compte de résultat

Au 31 décembre 2018

	Gestionnaire d'infrastructure	Transport	Éliminations	Total
Chiffre d'affaires externe	3 194	5 559 667		5 562 861
Chiffre d'affaires intersecteur	40 101	325 954	(366 055)	
Chiffre d'affaires	43 294	5 885 621	(366 055)	5 562 861
Excédent brut d'exploitation	509 516	336 730		846 246
Résultat opérationnel	263 021	188 251		451 273
Dotations aux amortissements	(245 941)	(149 719)		(395 660)

Au 31 décembre 2017

	Gestionnaire d'infrastructure	Transport	Éliminations	Total
Chiffre d'affaires externe	4 276	5 386 271		5 390 547
Chiffre d'affaires intersecteur	867 589	313 929	(1 181 518)	
Chiffre d'affaires	871 865	5 700 200	(1 181 518)	5 390 547
Excédent brut d'exploitation	485 649	331 021		816 670
Résultat opérationnel	255 745	187 608		443 353
Dotations aux amortissements	(231 472)	(149 486)		(380 958)

32.2 Informations par secteurs opérationnels relatives au bilan

Les principaux indicateurs sectoriels relatifs au bilan présentés par le groupe RATP sont les suivants :

Au 31 décembre 2018

	Gestionnaire d'infrastructure	Transport	Total
Immobilisations incorporelles et corporelles nettes	5 045 340	2 047 828	7 093 168
Subventions d'investissement	2 502 054	4 469 944	6 971 998
Investissements corporels et incorporels	630 466	799 999	1 430 465
Acquisition de biens mis en concession		224 845	224 845
Total actif	5 456 249	9 709 453	15 165 702

Au 31 décembre 2017

	Gestionnaire d'infrastructure	Transport	Total
Immobilisations incorporelles et corporelles nettes	4 777 359	1 971 340	6 748 699
Subventions d'investissement	2 411 889	4 125 807	6 537 696
Investissements corporels et incorporels	530 821	883 012	1 413 832
Acquisition de biens mis en concession		217 296	217 296
Total actif	5 315 575	10 078 297	15 393 872

33 — Garanties

33.1 Garanties données

	31/12/2018			31/12/2017		
	RATP Epic	Autres	Total	RATP Epic	Autres	Total
Avals et cautions	321 838	566 953	888 791	344 558	299 373	643 930
Dont :						0
• cautions auprès d'associations ou autres	21 404	566 953	588 357	13 788	299 373	313 161
• avantages au personnel	123 348		123 348	141 960		141 960
• opérations de <i>leasehold</i> sous locations	177 086		177 086	188 810		188 810
TOTAL	321 838	566 953	888 791	344 558	299 373	643 930

33.2 Garanties reçues

	31/12/2018			31/12/2017		
	RATP Epic	Autres	Total	RATP Epic	Autres	Total
Avals et cautions	343 014	4 767	347 781	315 156	0	315 156
TOTAL	343 014	4 767	347 781	315 156	0	315 156

34 — Engagements hors bilan

34.1 En matière d'investissements en immobilisations

Les investissements contractés à la date de clôture mais non enregistrés dans les comptes s'élevaient à 7 030 millions d'euros au 31 décembre 2018, contre 4 607 millions d'euros au 31 décembre 2017. Le financement de ces investissements est principalement assuré par des subventions versées selon l'avancement des projets et par les modalités de rémunération contractuelle conclues avec Île-de-France Mobilités.

34.2 Actifs et passifs éventuels

Les passifs éventuels correspondent à des obligations potentielles résultant d'événements passés dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance d'événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle de l'entreprise ou des obligations actuelles pour lesquelles la sortie de ressources n'est pas probable ou pour lesquelles le montant de l'obligation ne peut être évalué de manière fiable. À l'exception de ceux reconnus dans le cadre d'un regroupement d'entreprises, les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Ils font l'objet, le cas échéant, d'une information en annexe.

Aides d'État versées par la Région Île-de-France

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, pour les filiales de RATP Dev, 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 22 millions d'euros (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 avait confirmé l'obligation pour la Région Île-de-France de récupérer les aides illicites, mais avait assorti 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, et donc réduire l'assiette précédemment chiffrée.

La Commission européenne, dans sa décision SA 26763 2014/C rendue le 2 février 2017, confirme la qualification d'aides d'État du système de subventionnement mis en place aussi par la Région (procédure nationale en cours) et par Île-de-France Mobilités (pour la période postérieure) en reconnaissant dans le même temps que ces aides sont compatibles avec le traité. La Commission relève le caractère illégal de ces aides du fait de l'absence de notification préalable, ce qui expose leur bénéficiaire à devoir rembourser les intérêts bancaires correspondants pour la période d'octroi des aides, soit un peu plus de 4 millions d'euros, sur la base de l'assiette initialement citée.

Le 16 mai 2017, les principaux opérateurs réunis au sein de l'association Optile, dont RATP Dev, ont déposé auprès du Tribunal de l'Union européenne un recours en annulation partielle contre la décision précitée sur la qualification du régime d'aides et sur la période visée. La Région a également introduit un recours en ce qu'elle déclare que le dispositif constituait un régime illégalement mis à exécution.

En tout état de cause, si le remboursement des subventions d'investissements perçues par les filiales du Groupe devait devenir effectif, il devrait alors être compensé par les autorités organisatrices, en particulier Île-de-France Mobilités 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.

Contrôle Urssaf

Au cours du premier semestre 2018, la RATP a fait l'objet d'un contrôle de l'Urssaf sur les années 2015 à 2017. Les principales divergences identifiées dans le cadre du contrôle concernent les modalités de calcul de l'assiette des cotisations « allocations familiales » des agents sous statut de la RATP. Une lettre d'observations a été adressée à la RATP le 13 décembre 2018, dans laquelle l'Administration envisage un redressement. L'entreprise conteste formellement le bien fondé des arguments développés par l'Urssaf et a adressé ses observations à l'Administration en réponse à la lettre d'observations, le 31 janvier 2019. L'entreprise a reçu le 28 mars 2019 une notification de redressement qui vaut mise en demeure de régler 46,9 millions d'euros (dont 4,3 millions d'euros de majoration de retard). La RATP entend préserver ses droits et va contester ce redressement auprès des juridictions compétentes. Aucune provision n'a été constatée dans les comptes au 31 décembre 2018.

Contrôle fiscal

La RATP fait l'objet d'un contrôle fiscal en cours au 31 décembre 2018. Les vérifications, portant sur les exercices 2015, 2016 et 2017, ont démarré le 17 juillet 2018. Les vérifications portant sur l'année 2015 sont terminées au 31 décembre 2018.

35 — Information relative aux parties liées

35.1 Transactions avec des parties liées

L'Epic 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 de l'Epic RATP avec l'État et les collectivités publiques

	31/12/2018	31/12/2017
Ressources du contrat Île-de-France Mobilités	2 001 375	1 933 419
Ressources des communes pour le maintien de dessertes déficitaires	18 320	19 597
Subventions d'investissements appelées sur l'exercice (État, Île-de-France Mobilités, Région Île-de-France, autres)	683 602	726 600
Emprunts Région Île-de-France souscrits sur l'exercice	–	–
Emprunts Région Île-de-France remboursés sur l'exercice	20 309	20 414
Créances sur l'État et les collectivités	390 709	393 230
Créances sur Île-de-France Mobilités (hors IFRIC 12)	44 104	51 650
Dettes envers l'État et les collectivités	114 876	102 730
Dettes envers Île-de-France Mobilités	80 401	13 260
Dettes financières envers la Région Île-de-France	187 340	207 649

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.

35.2 Rémunération des principaux dirigeants

Les principaux dirigeants du groupe RATP sont les membres du comité exécutif.

	31/12/2018	31/12/2017
Avantages à court terme hors charges patronales ⁽¹⁾	2 977	2 969

(1) Comprendant les salaires bruts, primes, intéressement et avantages en nature.

Les autres avantages ne sont pas significatifs.

36 — Honoraires des commissaires aux comptes

Conformément à l'instruction AMF 2006-10 du 19 décembre 2006 et aux obligations introduites par la LSF (art. L. 820-3), les honoraires encourus du titre de l'audit des comptes consolidés et sociaux du Groupe sont les suivants :

	31/12/2018	31/12/2017
KPMG	921	671
Mazars	730	645
Autres	723	816
Commissariat aux comptes⁽¹⁾	2 373	2 132
KPMG	74	142
Mazars	20	73
Autres	–	–
Prestations liées au commissariat aux comptes	94	215
KPMG	32	15
Mazars	–	–
Autres	597	244
Autres prestations	629	259

(1) Les montants correspondent aux honoraires récurrents des mandats de commissariat aux comptes et aux travaux complémentaires éventuels liés à ces mandats.

37 — Événements postérieurs à la clôture

Néant.

38 — Autres informations

Information concernant le Brexit

Le groupe RATP est présent au Royaume-Uni à travers certaines activités de RATP Dev et Systra.

La sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, si elle se traduisait par une baisse de la croissance, pourrait avoir des impacts sur la consommation des ménages, le niveau des investissements dans les infrastructures de transport et sur la pression financière des autorités organisatrices sur les opérateurs de transport.

L'évolution du taux de change de la livre sterling aurait un impact limité sur la rentabilité des activités, dont les revenus et les coûts sont principalement réalisés en livres, hormis l'achat du diesel, exprimé en dollars. Elle aurait un impact sur la traduction des comptes en euros dans les comptes consolidés du groupe RATP.

Un durcissement de la politique d'immigration pourrait impacter les effectifs non britanniques du Groupe travaillant au Royaume-Uni.

39 — Liste des sociétés du Groupe

	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
Pôle Transport					
RATP	France	100,00	100,00	IG	Entité mère
AlpBus Fournier	France	100,00	100,00	IG	
Autocars du Cambrésis	France	96,17	96,17	IG	
Autocars Finand	France	100,00	100,00	IG	
Autocars Finand Parmentier	France	100,00	100,00	IG	
Autoline Toscane	Italie	100,00	100,00	IG	
Aventour	France	100,00	100,00	IG	
Bath Bus Company	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Bombela Operating Company	Afrique du Sud	63,42	63,42	IG	
Bournemouth Transport	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Cambrésis Bus	France	96,17	96,17	IG	
CAMCO	Arabie saoudite	80,00	80,00	IG	
Cars Dunois	France	100,00	100,00	IG	
Cars Perrier	France	100,00	100,00	IG	
Casa Tram	Maroc	100,00	100,00	IG	
Céobus	France	100,00	100,00	IG	
Champagne Mobilités	France	100,00	100,00	IG	
Chemin de Fer Cambrésis	France	96,17	96,17	IG	
Cité Bleue	France	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
Compagnie Transilienne du Transport et de la Mobilité	France	100,00	100,00	IG	Création second semestre
CSR	France	100,00	100,00	IG	
CTB	France	100,00	100,00	IG	
CTCM	France	100,00	100,00	IG	
CTGMVA	France	100,00	100,00	IG	
CTLB	France	100,00	100,00	IG	
CTPC	France	100,00	100,00	IG	
CTPL	France	90,00	90,00	IG	
CTVH	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	
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	



COMPTES CONSOLIDÉS

Annexe aux comptes consolidés

	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
Pôle Transport					
FlexCité 94	France	97,00	97,00	IG	
FlexCité 95	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité TAD	France	100,00	100,00	IG	
Gem'Bus	France	100,00	100,00	IG	
Gest SpA	Italie	100,00	100,00	IG	
HR Richmond Ltd	Angleterre	100,00	100,00	IG	
HelvéCIE SA	Suisse	100,00	100,00	IG	
Hong Kong Tramways	Hong Kong	50,50	50,50	IG	
Hong Kong Tramways Engineering	Hong Kong	50,00	50,00	MEE	
Ixxi Techside	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	
Les Cars Charlot	France	100,00	100,00	IG	
London United Busways	Angleterre	100,00	100,00	IG	
London Sovereign	Angleterre	100,00	100,00	IG	
McDonald Transit Associates	États-Unis	83,41	83,41	IG	
Metrolab	France	50,00	50,00	Autre	Activité conjointe. Intégrée en quote-part ligne à ligne
MétoLink	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Mobicité	France	100,00	100,00	IG	
Mobizen	France	20,00	20,00	MEE	
Moulins Mobilité	France	100,00	100,00	IG	
Mumbai	Inde	31,50	31,50	MEE	
Navocap	France	100,00	100,00	IG	
Odulys	France	35,00	35,00	MEE	
OrlyVal Service (OVS)	France	99,00	99,00	IG	
Public Transport Company	Arabie saoudite	20,00	20,00	MEE	
Qatar Metro	Qatar	32,50	32,50	MEE	Création juin 2018
RATP Capital Innovation	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Asia Pacific PTE Ltd	Singapour	100,00	100,00	IG	Création octobre 2018
RATP Dev Canada	Canada	100,00	100,00	IG	Création juin 2018
RATP Dev France Investissement	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev France Services	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Italia	Italie	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Lorient Agglomération	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Manille	Philippines	99,99	99,99	IG	
RATP Dev Middle East	Émirats Arabes Unis	100,00	100,00	IG	

	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
Pôle Transport					
RATP Dev Saudi Arabia	Arabie Saoudite	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Suisse	Suisse	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Suisse TP	Suisse	100,00	100,00	IG	
RATP Dev UK	Angleterre	100,00	100,00	IG	
RATP Dev USA LLC	États-Unis	100,00	100,00	IG	
RATP Développement	France	100,00	100,00	IG	
RATP do Brasil	Brésil	100,00	100,00	IG	
RATP International	France	100,00	100,00	IG	
RATP Maintenance Services (ex-Matem)	France	100,00	100,00	IG	
RATP Smart Systems (ex-Ixxi)	France	100,00	100,00	IG	
RD14	France	100,00	100,00	IG	Création juin 2018
RDGS	Angleterre	100,00	100,00	IG	
RDMT – DC	États-Unis	96,68	96,68	IG	
RDMT – Tucson	États-Unis	96,68	96,68	IG	
RDK SAS	France	50,00	50,00	MEE	
RDK LLC (Educational City)	Qatar	50,00	50,00	MEE	
RDSL – Urban NY	États-Unis	100,00	100,00	IG	
RMS	États-Unis	100,00	100,00	IG	Entrée second semestre
RRS	États-Unis	100,00	100,00	IG	Entrée second semestre
SCI Foncière RD	France	100,00	100,00	IG	
SCI Sofitim	France	50,00	50,00	IG	
Selwyns	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Séoul Ligne 9	Corée	36,00	36,00	MEE	
Setim	France	73,30	73,30	IG	
Setim Mexico	Mexique	73,57	73,57	IG	
Setram	Algérie	49,00	49,00	IG	
SLIDE	Angleterre	100,00	100,00	IG	Création juin 2018
Société des lignes touristiques	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	
SQYBUS	France	89,52	89,52	IG	
STD de la Marne	France	100,00	100,00	IG	
STILE	France	100,00	100,00	IG	
STIVIMMO	France	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
STIVO	France	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
STS	France	51,00	51,00	IG	



COMPTES CONSOLIDÉS

Annexe aux comptes consolidés

	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
Pôle Transport					
TFT SpA	Italie	11,71	11,71	MEE	
TimBus	France	50,02	50,02	IG	
TOT – The Original Sight Tour Limited	Angleterre	100,00	100,00	IG	
TP2A	France	51,00	51,00	IG	
Tram di Firenze	Italie	14,53	14,53	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	
Voyages Taquet	France	100,00	100,00	IG	
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
Wizway Solution	France	25,00	25,00	MEE	
Pôle Ingénierie					
Groupe Systra	France	41,92	41,92	MEE	
Pôle Valorisation des espaces					
RATP Connect (ex-Telcité)	France	100,00	100,00	IG	
RATP Real Estate (ex-SEDP)	France	100,00	100,00	IG	
RATP Travel Retail (ex-Promo Métro)	France	100,00	100,00	IG	
SADM	France	100,00	100,00	IG	
SEDP2	France	100,00	100,00	IG	Création second semestre 2018
Telcité NAO	France	100,00	100,00	IG	

IG : intégration globale.
MEE : mise en équivalence.

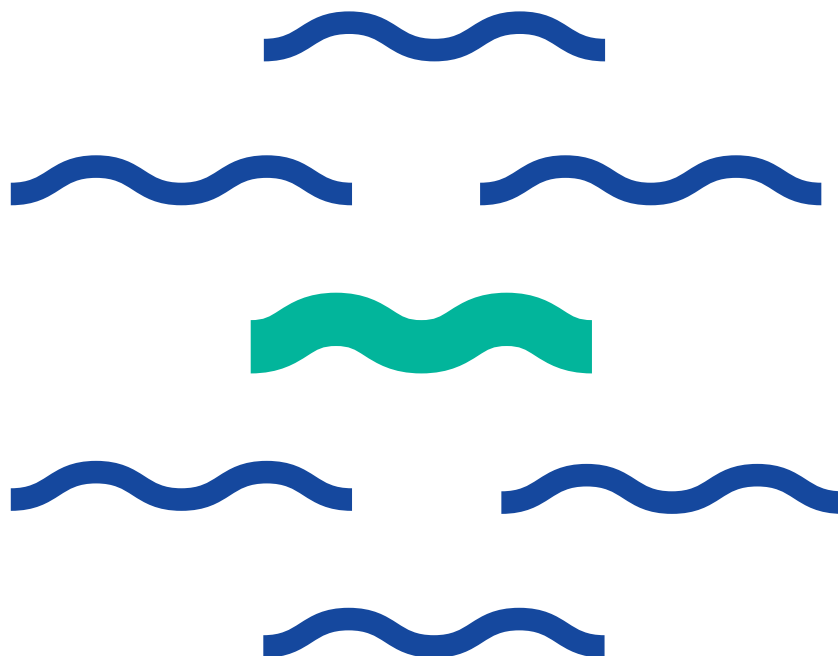
Comptes sociaux

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels **p. 156**

Bilan Epic **p. 159**

Compte de résultat Epic **p. 160**

Annexe aux comptes sociaux **p. 161**





Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

Exercice clos le 31 décembre 2018

Au conseil d'administration de la RATP

Opinion

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le commissaire aux participations de l'État, nous avons effectué l'audit des comptes annuels de la Régie autonome des transports parisiens (ci-après « RATP ») relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2018 tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de l'établissement à la fin de cet exercice.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au comité d'audit.

Fondement de l'opinion

Référentiel d'audit

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie « Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels » du présent rapport.

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance qui nous sont applicables, sur la période du 1^{er} janvier 2018 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014 ou par le Code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes.

Justification des appréciations – Point clé de l'audit

En application des dispositions des articles L. 823-9 et R. 823-7 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes annuels de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes annuels pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes annuels pris isolément.

Évaluation des immobilisations incorporelles et corporelles de l'Epic

Risque identifié

Au 31 décembre 2018, les immobilisations incorporelles et corporelles de l'Epic représentent environ 85 % du total de l'actif.

Pour les besoins des tests de dépréciation d'actifs, les actifs à tester sont regroupés en unités génératrices de trésorerie (UGT). Les UGT définies au niveau de l'Epic RATP correspondent aux activités de gestionnaire d'infrastructure et d'opérateur de transport.

Pour ces tests, la valeur nette comptable de l'UGT est comparée à sa valeur recouvrable. Cette dernière correspond au montant le plus élevé entre la juste valeur et la valeur d'utilité, qui est égale à la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs nets d'impôt sur les sociétés attendus de l'UGT.

Les principales hypothèses prises en compte par la direction dans l'évaluation de la valeur recouvrable et décrites à la note 1.1.5 de l'annexe concernent :

- les estimations de flux de trésorerie futurs sur la base du plan d'affaires RATP approuvé par l'État et reposant sur les dispositions financières du contrat Île-de-France Mobilités-RATP 2016-2020, actualisé en fonction des évolutions constatées;
- les hypothèses d'investissement;
- les modalités de calcul des valeurs terminales;
- les modalités de détermination des taux d'actualisation propres à chaque UGT.

Compte tenu des jugements et estimations entrant dans la détermination des valeurs recouvrables, nous avons considéré l'évaluation des immobilisations incorporelles et corporelles de l'Epic comme un point clé de notre audit.

Notre réponse

Nous avons évalué le caractère approprié de la méthodologie retenue par la RATP pour déterminer les valeurs actuelles.

Pour les deux UGT « gestionnaire d'infrastructure » et « opérateur de transport », nous avons apprécié les modèles et les calculs de l'entreprise notamment en :

- appréciant la qualité du processus d'élaboration et d'approbation des budgets et des prévisions;
- comparant la progression de chiffre d'affaires et des investissements sur la durée du contrat Île-de-France Mobilités avec les dispositions du contrat;
- appréciant le caractère raisonnable des principales hypothèses prises en compte dans ces modèles, d'une part, avec les budgets et prévisions établis par la direction et présentés au conseil d'adminis-

tration, et, d'autre part, avec notre connaissance du secteur et des spécificités du contrat Île-de-France Mobilités acquises notamment lors d'entretiens avec les membres du comité exécutif;

- comparant les taux d'actualisation utilisés par activités à ceux résultant de différentes bases de données;
- évaluant les analyses de sensibilité effectuées par la direction de la RATP sur les hypothèses clés pour apprécier les impacts éventuels de ces hypothèses sur les conclusions des tests de dépréciation.

Nous avons également apprécié le caractère approprié des informations présentées dans la note 1.1.5 de l'annexe aux comptes annuels.

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du conseil d'administration et dans les autres documents sur la situation financière et les comptes annuels adressés aux membres du conseil d'administration.

Nous attestons de la sincérité et de la concordance avec les comptes annuels des informations relatives aux délais de paiement mentionnées à l'article D. 441-4 du Code de commerce.

Rapport sur le gouvernement d'entreprise

Nous attestons de l'existence, dans le rapport du conseil d'administration sur le gouvernement d'entreprise, des informations requises par l'article L. 225-37-4 du Code de commerce.

Informations résultant d'autres obligations légales et réglementaires

Désignation des commissaires aux comptes

Les cabinets Mazars et KPMG ont été nommés commissaires aux comptes de la société RATP par le commissaire aux participations de l'État le 26 mars 2015.

Au 31 décembre 2018, les cabinets Mazars et KPMG étaient dans la quatrième année de leur mission sans interruption.

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes annuels

Il appartient à la direction d'établir des comptes annuels présentant une image fidèle conformément aux règles et principes comptables français ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes annuels ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes annuels, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de la société à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider la société ou de cesser son activité.

Il incombe au comité d'audit de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que le cas échéant de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le conseil d'administration.

Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels

Objectif et démarche d'audit

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes annuels. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L. 823-10-1 du Code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit. En outre :

- il identifie et évalue les risques que les comptes annuels comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne;
- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes annuels;



- il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes annuels au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier;
- il apprécie la présentation d'ensemble des comptes annuels et évalue si les comptes annuels reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle.

Rapport au comité d'audit

Nous remettons un rapport au comité d'audit qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au comité d'audit figurent les risques d'anomalies significatives, que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes annuels de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au comité d'audit la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L. 822-10 à L. 822-14 du Code de commerce et dans le Code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le comité d'audit des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Fait à Paris-la Défense et à Courbevoie, le 1^{er} avril 2019

Les commissaires aux comptes

KPMG Audit

Philippe Arnaud
Associé

Mazars

Lionel Gotlib
Associé

Bilan Epic

Actif

En milliers d'euros	Notes	31/12/2018		31/12/2017	
		Brut	Amortissements et provisions	Net	Net
Immobilisations incorporelles	2	1 082 658	535 238	547 420	486 471
Immobilisations corporelles	2	29 938 618	12 853 298	17 085 320	16 488 489
Immobilisations financières	3	825 686	46 200	779 486	1 023 865
Actif immobilisé		31 846 961	13 434 736	18 412 226	17 998 824
Stocks et en-cours	4	261 496	51 464	210 033	184 920
Créances	5	1 067 052	4 910	1 062 143	1 327 037
Valeurs mobilières de placement	6	869 015	303	868 711	1 145 574
Disponibilités		180 871	0	180 871	205 858
Actif circulant		2 378 434	56 676	2 321 757	2 863 389
Frais d'émission d'emprunts		2 979	0	2 979	3 727
Primes de remboursement des obligations		10 161	0	10 161	12 408
Écarts de conversion actif		4 538	0	4 538	23 433
TOTAL ACTIF		34 243 073	13 491 412	20 751 661	20 901 780

Passif

En milliers d'euros	Notes	31/12/2018	31/12/2017
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition		250 700	250 700
Écart de réévaluation		204 840	210 216
Dotation en capital		433 367	433 367
Réserves		294 699	294 699
Report à nouveau		3 291 323	3 078 626
Résultat de l'exercice (excédent ou perte)		247 581	212 697
Situation nette		4 722 510	4 480 305
Provisions réglementées		585 558	525 891
Subventions d'investissement		6 813 396	6 398 301
Capitaux propres	7	12 121 464	11 404 498
Provisions pour risques et charges	8	244 573	248 037
Dettes financières	9	6 386 854	7 061 842
Dettes fiscales et sociales		711 494	629 477
Autres dettes	10	1 282 733	1 534 515
Écarts de conversion passif		4 544	23 411
TOTAL PASSIF		20 751 661	20 901 780



Compte de résultat Epic

En milliers d'euros	Notes	31/12/2018	31/12/2017
Chiffre d'affaires	11	4 821 370	4 717 529
Produits divers		740 249	485 803
Produits en atténuation des charges d'amortissements		248 331	253 222
Produits d'exploitation		5 809 950	5 456 554
Énergie		210 458	192 671
Frais relatifs aux lignes affrétées		31 308	30 448
Charges de circulation		20 364	19 976
Matières et autres charges externes		1 132 807	873 263
Impôts, taxes et versements assimilés		300 168	304 294
Charges de personnel	12	2 713 473	2 641 884
• Salaires et traitements		1 870 076	1 827 676
• Charges sociales		790 377	760 187
• Résultat des régimes spéciaux		567	2 825
• Intéressement		52 452	51 197
Dotations aux amortissements et aux provisions		982 743	962 892
Autres charges		25 997	30 114
Résultat d'exploitation		392 632	401 012
Produits financiers		96 949	129 408
Charges financières		225 841	281 372
Résultat financier	13	(128 891)	(151 964)
Résultat courant		263 741	249 048
Produits exceptionnels		71 817	99 159
Charges exceptionnelles		95 324	140 446
Résultat exceptionnel	14	(23 507)	(41 287)
Impôts sur les bénéfices	15	7 347	4 936
RÉSULTAT NET		247 581	212 697

Annexe aux comptes sociaux

Exercice clos au 31 décembre 2018

Les états financiers sont présentés en milliers d'euros sauf exceptions mentionnées.

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

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 des infrastructures de réseaux de transport public urbain de voyageurs. Cette loi :

- a donné 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 cadre légal défini, jusqu'au 31 décembre 2024 pour les services de bus, jusqu'au 31 décembre 2029 pour les services de tramway, et jusqu'au 31 décembre 2039 pour les autres services de transports (métro et RER). Les droits d'exploitation de lignes confiés à la RATP sont donc limités dans le temps, avec un renouvellement possible de ces droits aux termes prévus par la loi ;
- définit le cadre de rémunération de la RATP dans ses missions de gestionnaire d'infrastructure et d'exploitant des lignes, en assurant une rémunération appropriée des capitaux engagés.

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

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 (GI) et d'exploitant de services de transport public voyageurs (OT). Des bilans et des comptes de résultat sont ainsi publiés pour chacune de ces activités en annexe des comptes sociaux (note 22).

Les comptes de la RATP sont intégrés dans les comptes consolidés du groupe RATP.

Les comptes au 31 décembre 2018 sont arrêtés par le conseil d'administration du 29 mars 2019.

1 — Principes, règles et méthodes comptables

Le plan comptable de la RATP a été approuvé par arrêté interministériel en date du 21 mars 1985, sur avis de conformité donné par le Conseil national de la comptabilité. Ce plan est établi conformément aux règles, principes et modalités du système de base du Plan comptable général.

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.

Présentation du compte de résultat

La présentation du compte de résultat en 2018 intègre les modifications suivantes :

- la charge d'intéressement, présentée au préalable sur une ligne spécifique entre le résultat exceptionnel et le résultat net, est intégrée aux charges de personnel dans le résultat d'exploitation ;
- la charge de désactualisation des avantages à long terme, qui était comprise dans les charges de personnel, est désormais comptabilisée en charges financières.

L'objectif de ces deux reclassements est de se rapprocher de la présentation du compte de résultat consolidé.



Pour que les deux exercices soient comparables, la présentation du compte de résultat 2017 intègre ces reclassements.

Compte de résultat 2017	31/12/2017 publié	31/12/2017 pro forma	Reclassement charge d'intéressement	Reclassement charge de désactualisation des avantages à long terme
Produits d'exploitation	5 456 554	5 456 554		
Énergie	192 671	192 671		
Frais relatifs aux lignes affrétées	30 448	30 448		
Charges de circulation	19 976	19 976		
Matières et autres charges externes	873 263	873 263		
Impôts, taxes et versements assimilés	304 294	304 294		
Charges de personnel	2 591 463	2 641 884	51 197	(776)
Dotations amortissements et provisions	962 892	962 892		
Autres charges	30 114	30 114		
Résultat d'exploitation	451 433	401 012	(51 197)	776
Résultat financier	(151 188)	(151 964)		(776)
Résultat courant	300 245	249 048	(51 197)	0
Résultat exceptionnel	(41 287)	(41 287)		
Intéressement	(51 197)		51 197	
Impôts sur les bénéfices	4 936	4 936		
RÉSULTAT NET	212 697	212 697		

1.1 Immobilisations incorporelles et corporelles

1.1.1 Régime de propriété des biens inscrits à l'actif

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 à Île-de-France Mobilités depuis le 1^{er} janvier 2010. Île-de-France Mobilités entrera en possession de ces

biens à l'expiration des droits d'exploitation de services. Le décret d'application n° 2011-320 prévoit que Île-de-France Mobilités effectue, au terme de la durée des droits d'exploitation de la RATP, le rachat des biens à leur valeur nette comptable, nette de toute subvention, telle qu'elle figure dans les comptes annuels de la RATP ;

- les autres biens nécessaires à l'exploitation (biens de reprise), autres que ceux mentionnés aux deux paragraphes précédents, appartiennent en pleine propriété à la RATP ; à l'expiration des droits d'exploitation de lignes, Île-de-France Mobilités dispose néanmoins d'un droit de reprise de ces biens ;
- les immeubles et autres biens qui ne sont pas affectés à l'exploitation et qui sont utilisés par la RATP pour des activités administratives, sociales ou de formation appartiennent en pleine propriété à la RATP.

Les biens inscrits à l'actif sont comptabilisés en fonction de leur régime de propriété :

Type de biens	Gestionnaire d'infrastructure		Opérateur de transport	
	Biens propres	Biens de retour	Biens de reprise	Biens propres
Nature des biens	Biens relatifs à l'infrastructure.	Matériels roulants et matériels d'entretien du matériel roulant.	Biens nécessaires à l'exploitation : • les centres bus ; • certains équipements...	Biens affectés aux activités administratives, sociales ou de formation.
Régime de propriété	La RATP est propriétaire de ces biens.	Ces biens appartiennent à Île-de-France Mobilités depuis le 1 ^{er} janvier 2010. La RATP en conserve le contrôle. Île-de-France Mobilités entrera en possession des biens à la fin des contrats.	La RATP est propriétaire de ces biens. Île-de-France Mobilités a la possibilité de reprendre ces biens à la fin des contrats moyennant une indemnisation de la RATP.	La RATP est propriétaire de ces biens.
Modalités de rémunération pendant la période d'exploitation		L'article 14 du décret n° 2011-320 fixe les modalités de rémunération versée par Île-de-France Mobilités à la RATP au titre de ces biens.	Les principes et les modalités de rémunération sont prévus sur la durée du contrat Île-de-France Mobilités 2016-2020.	
Modalités de rémunération à la fin des droits d'exploitation	Non applicable.	L'article 14 du décret n° 2011-320 prévoit le rachat des biens à la valeur nette comptable, nette de toute subvention.	L'accord entre la RATP et Île-de-France Mobilités prévoit soit une reprise des biens à une valeur nulle pour les biens transférés à la RATP au 1 ^{er} janvier 2010, soit une reprise à la valeur nette comptable, nette de subventions pour les autres biens.	Non applicable.

1.1.2 Immobilisations incorporelles

Les frais de recherche et développement, afférents à des projets nettement individualisés, ayant de sérieuses chances de réussite technique et de rentabilité commerciale, sont inscrits à l'actif du bilan lorsqu'ils remplissent les critères énoncés par la réglementation comptable. Leur durée d'amortissement dépend de la durée d'utilisation du bien auquel ils se rapportent. Tous les autres frais de recherche et de développement sont pris en charges d'exploitation.

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 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 Île-de-France Mobilités sont inscrits au bilan à leur coût historique (coût d'acquisition ou coût de production). Leur valorisation tient compte des réévaluations pratiquées en 1963 sur la base de 1959 et en 1978 sur la base de 1976.

Conformément à la méthode de comptabilisation des actifs par composants, toutes les immobilisations ont été décomposées afin d'appliquer des durées d'utilité propres à chacun des composants en fonction de leur fréquence de renouvellement ou des opérations de rénovation. Au 1^{er} janvier 2005, date de la mise en place de l'approche par composant, la RATP a appliqué la méthode de reconstitution du coût historique amorti.

Certains actifs bénéficient de subventions d'investissement.

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 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.



1.1.4 Durées d'amortissement

Les immobilisations sont amorties en fonction de leur durée d'utilisation selon un mode linéaire. Les durées retenues des principaux biens sont les suivantes :

	Durées d'utilisation
Bâtiments	
Gros œuvre des bâtiments	70 à 100 ans
Second œuvre et aménagements des bâtiments	6 à 30 ans

	Durées d'utilisation
Infrastructures ferroviaires	
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

	Durées d'utilisation
Signalisation des voies et système d'aide à la conduite des trains	
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

	Durées d'utilisation
Matériels roulants	
Matériels roulants ferrés	20 à 40 ans
Matériels roulants bus	4 à 10 ans
Véhicules de tourisme	5 ans

	Durées d'utilisation
Installations et équipements, matériel et outillage	
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 matériels de climatisation	5 à 10 ans
Équipements de sonorisation et d'affichages lumineux	10 à 30 ans
Matériel et outillage	5 à 30 ans
Autres matériels et mobiliers	2 à 15 ans

1.1.5 Dépréciation d'immobilisations incorporelles et corporelles

Les règles comptables prévoient la mise en œuvre d'une démarche pour identifier s'il existe un indice quelconque montrant qu'un actif ait pu perdre notablement de sa valeur. Lorsqu'il existe un indice de perte de valeur, un test de dépréciation est effectué : la valeur nette comptable de l'actif immobilisé est comparée à sa valeur actuelle, celle-ci étant définie comme la plus élevée de la valeur vénale ou de la valeur d'usage.

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 de ces biens à l'expiration des contrats, fixe les modalités de rémunération pour la gestion des infrastructures et pour l'exploitation des lignes, de manière à assurer la couverture des coûts et la rémunération des capitaux engagés.

Les impacts des mesures gouvernementales en matière fiscale ont entraîné la révision de tests de dépréciation des UGT (unités génératrices de trésorerie) GI (gestionnaire d'infrastructure) et OT (opérateur de transport).

Les tests ont été réalisés sur la base des valeurs d'actifs au 1^{er} janvier 2018. La répartition de ces valeurs d'actifs entre le gestionnaire d'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.

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 les années 2018-2020 :

- pour l'OT et le GI, les flux ont été estimés sur la base du plan d'affaires RATP approuvé par l'État et reposant sur les dispositions financières du contrat entre Île-de-France Mobilités et la RATP 2016-2020, actualisé en fonction des évolutions constatées ;
- pour le GI, le revenu est affecté conformément au contrat, sur une base forfaitaire.

Au-delà de 2020 :

- la RATP a reconduit le contrat actuel à l'infini, sans prise en compte de l'ouverture du marché à la concurrence ;
- 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 Île-de-France Mobilités ;
- pour le GI, un investissement normatif de renouvellement a été estimé.

Les valeurs terminales ont été calculées à partir d'un flux normatif déterminé à l'issue de la période explicite du plan et projeté à l'infini sur la base d'un taux de croissance correspondant à l'inflation estimée à long terme. 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'infrastructure	Opérateur de transport
Méthode de détermination de la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Taux d'actualisation	4,8 %	Matériel roulant : 3,7 % Autres biens (biens de reprise et biens propres) : 5,4 %
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 contractuelles 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 5,4 % est celui résultant du panel.

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.

Des tests de sensibilités ont été mis en œuvre afin de conforter les résultats dans le cadre des tests de dépréciation effectués. Sur la base des actifs testés :

- une variation du taux d'actualisation de +0,20 % pour l'UGT GI et de +0,64 % 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 -0,21 % pour l'UGT GI et de -0,36 % 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 +12 millions d'euros pour l'UGT GI et de +25 millions d'euros pour l'UGT OT conduirait à égaliser pour chacune de ces UGT la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT.

1.2 Immobilisations financières

La valeur brute de ces actifs est constituée par leur coût d'achat y compris les coûts directement attribuables engagés pour 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 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.

1.3 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 unitaire moyen pondéré.

Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur taux de rotation et de leur durée de vie économique.

1.4 Créances

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.

1.5 Primes de remboursement des obligations

L'amortissement des primes de remboursement des obligations est réparti linéairement sur la durée des emprunts concernés. Toutefois, dans l'hypothèse où la décision de rembourser par anticipation un emprunt aurait été prise avant la date d'arrêtés des comptes, les charges y afférentes seraient amorties en totalité.

1.6 Capitaux propres

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

Les écarts de réévaluation figurant en capitaux propres sont issus de la réévaluation pratiquée en 1963 sur la base de 1959 et de la réévaluation opérée en 1978 sur la base de 1976.

La loi du 21 mars 1948 a créé la RATP sans lui attribuer de capital. Toutefois, en 1986, les pouvoirs publics lui ont accordé une dotation en capital de 283,3 millions d'euros. Cette dotation a été augmentée en juillet 2010 dans le cadre du plan de relance national annoncé début 2009 pour 150 millions d'euros.

Les subventions d'investissement sont rapportées au résultat au rythme des dotations aux amortissements des biens subventionnés, à l'exception des subventions encaissées pour l'acquisition de terrains qui sont rapportées au résultat par dixième.

Les provisions réglementées correspondent :

- à la provision spéciale de réévaluation relative à la réévaluation des biens amortissables opérée en 1978 sur la base de 1976. Elle est rapportée au résultat au rythme des dotations aux amortissements des biens auxquels elle se rapporte ;
- aux amortissements dérogatoires pratiqués depuis le 1^{er} janvier 2016.



1.7 Dettes financières

Les emprunts sont présentés au bilan à leur valeur de remboursement en euros.

1.8 Opérations en devises

Toutes les opérations en devises relatives au financement sont couvertes intégralement.

Les soldes monétaires libellés en devises sont convertis en fin d'exercice au taux de clôture.

Lorsque l'application du cours de conversion en date de clôture a pour effet de modifier les montants en euros précédemment comptabilisés, les différences de conversion sont inscrites au passif du bilan lorsque la différence correspond à un gain latent, et à l'actif du bilan lorsque la différence correspond à une perte latente. Ces gains et pertes latents sont compensés le cas échéant par la revalorisation des instruments dérivés de change souscrits en couverture de ces expositions.

Les pertes latentes entraînent la constitution d'une provision pour risques de change à hauteur du montant non couvert.

La revalorisation de la composante change des *cross currency swaps* et des *swaps* de change est classée au bilan dans la même rubrique que le sous-jacent couvert.

1.9 Instruments financiers dérivés

La RATP gère les risques de marchés liés aux variations de taux d'intérêts et de change en utilisant des instruments dérivés (*swaps* de taux d'intérêts, options sur taux, *cross currency swaps*, achats et ventes à terme et *swaps* de change). La quasi-totalité des instruments dérivés est qualifiée de couverture et est strictement adossée à la dette.

Les produits et charges résultant de l'utilisation de ces instruments sont constatés en résultat de manière symétrique à l'enregistrement des charges et produits des opérations couvertes.

Les différentiels d'intérêts à recevoir ou à payer résultant des opérations de *swaps*, *caps* et *floors* de couverture ainsi que les primes et soultes liées à ces opérations sont constatés en résultat sur la durée de vie des contrats comme un ajustement de la charge d'intérêt.

La RATP peut également être amenée à mettre en place des dérivés afin de gérer le risque matières premières. Les gains et pertes latents résultant des contrats affectés à la couverture des achats futurs de gazole sont différés et pris en compte en résultat lors de la réalisation de la transaction couverte. En 2018, comme en 2017, il n'y a pas eu d'opérations sur les marchés des matières premières.

Dans le cadre de la gestion centralisée des risques de marché, la RATP souscrit des dérivés pour le compte des filiales du Groupe. Les gains et pertes réalisés sur les dérivés souscrits auprès des contreparties bancaires sont rétrocédés aux filiales à l'origine des demandes de couvertures.

1.10 Dettes fournisseurs

Les dettes fournisseurs sont valorisées à leur valeur nominale. Les fournisseurs débiteurs sont présentés à l'actif du bilan.

1.11 Avantages au personnel à long terme

Les engagements sociaux à long terme provisionnés au bilan sont :

- les engagements relatifs aux versements des rentes accidents du travail et maladies professionnelles. La RATP assure elle-même le service des rentes accidents du travail et maladies professionnelles à ses agents en activité. Ces rentes ont pour objet d'indemniser les séquelles définitives physiques ou psychologiques ainsi que leur incidence professionnelle dans le déroulement de la carrière de l'assuré. Seules les rentes versées aux actifs relèvent des avantages à long terme faisant l'objet d'une provision : 22 millions d'euros. Les rentes du personnel qui ne sont pas en activité font l'objet d'un engagement hors bilan ;
- les engagements relatifs aux médailles du travail : 31 millions d'euros ;
- les engagements relatifs à l'assurance chômage : 6 millions d'euros ;
- les engagements relatifs aux congés maladie longue durée : 3 millions d'euros.

L'évaluation des avantages au personnel résulte d'un calcul actuariel. Ce calcul est basé sur des hypothèses de comportements sociaux (mortalité, turnover, etc.) et des hypothèses économiques (taux d'actualisation, profil de carrière, etc.).

Le taux d'actualisation retenu est basé sur un taux Bloomberg quinze ans qui s'établit à 1,75 % au 31 décembre 2018 (1,5 % au 31 décembre 2017).

La charge de désactualisation est comptabilisée en résultat financier à compter de 2018. Jusqu'en 2017, elle était comptabilisée en résultat d'exploitation.

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/2018	31/12/2017
Taux d'actualisation	1,75 %	1,5 %
Taux d'inflation	2 %	2 %
Profil de carrière inflation comprise	2,2 %	2,2 %
Table de mortalité	TGH05/TGF05	TGH05/TGF05
Taux de turnover	0 %	0 %
Âge de départ à la retraite	Voir commentaire ci-dessous	

L'âge de départ à la retraite est celui auquel les salariés sortent des effectifs en activité pour liquider leur retraite. Les hypothèses d'âges de départ à la retraite sont définies individu par individu. Elles tiennent compte de l'âge d'ouverture des droits, des modalités du régime spécial de retraite des agents de la RATP et de l'âge de départ moyen par grade calculé sur la base des départs constatés sur les douze derniers mois. L'hypothèse individuelle correspond donc ainsi au maximum entre la date d'ouverture des droits et l'âge de départ moyen par grade calculé sur la base des départs constatés.

1.12 Opérations de *lease* et de crédit-bail

Le résultat acquis par la RATP au titre des opérations de *lease* (*net present value*) est étalé sur la durée de vie des opérations. L'impact détaillé de ces opérations sur les états financiers de l'exercice est précisé dans la note 17.

1.12.1 Opérations de *leasehold*

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 de considérer qu'ils jouissent de la propriété économique des biens, ce qui les autorise à les amortir et, par conséquent, à en retirer un gain financier grâce à un différé d'imposition.

Les biens qui servent d'assiette aux opérations de *leasehold* figurent à l'actif immobilisé du bilan de la RATP.

Une opération de *leasehold* est composée d'une location principale consentie par la RATP et d'une sous-location destinée à lui faire conserver néanmoins la jouissance du bien. La RATP dispose d'une option (EBO) en sa faveur, au terme d'une période plus courte que la durée totale de l'opération, lui permettant d'interrompre le montage en rachetant la part restante du contrat de location longue.

Économiquement et comptablement, il n'y a pas de cession, du moins durant la période précédant l'option de renouvellement (EBO).

Le gain financier obtenu par l'investisseur étranger est partagé avec la RATP. Le profit global de chaque opération est inclus dans l'avance reçue au moment de la signature des contrats. Elle représente une réduction immédiate de la dette de l'entreprise. Elle est comptabilisée, chaque année, linéairement en résultat exceptionnel.

L'ensemble des frais, sous-loyers, intérêts et loyers principaux sont comptabilisés en charges et produits exceptionnels en application des règles relatives aux opérations de *defeasance* qui doivent être comptabilisées globalement comme des opérations uniques à caractère exceptionnel.

Les différents contrats qui composent chaque opération constituent une opération unique et sont comptabilisés comme tels. Les actifs et passifs liés à ces contrats, générateurs de flux qui se compensent exactement, ont fait l'objet d'un regroupement au bilan (créances de *lease* et dettes de *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 2018, il reste cinq contrats avec deux investisseurs : Bank of America et State Street.

Les risques supportés par la RATP se limitent à ceux liés à la propriété du matériel, à la législation française, et aux risques de contrepartie sur les dépôts. La gestion du risque de contrepartie se fait :

- soit par des accords de *defeasance*, qui assurent le droit de compensation entre les dépôts et les dettes correspondantes. Le montant des dépôts correspondants est de 40 millions d'euros au 31 décembre 2018 ;
- soit directement auprès du Trésor américain par la détention de bons du Trésor américain. Le solde de ces dépôts est de 61 millions d'euros au 31 décembre 2018.

1.12.2 Opérations de *lease suédois*

La structure de *lease suédois* fonctionne en amont de la livraison des équipements.

L'investisseur paie au fournisseur la totalité de la valeur du matériel. La RATP effectue des dépôts swapés qui serviront à couvrir le paiement des loyers et l'option de rachat des équipements. L'écart entre les dépôts et la valeur du matériel représente le profit réalisé par la RATP.

Les biens qui servent d'assiette aux opérations de *lease suédois* ne sont pas inscrits en immobilisations mais en compte de dépôts à long terme.

Les loyers sont comptabilisés en charges d'exploitation, les produits d'intérêts et le provisionnement des dépôts sont comptabilisés en résultat financier. Seule la *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.

1.12.3 Opérations de crédit-bail

Île-de-France Mobilités et la RATP ont mis en place un financement par crédit-bail des matériels roulants des lignes tramways T3, T5, T6, T7 et T8.

Dans cette opération, la RATP est le crédit preneur ; Île-de-France Mobilités rembourse les loyers correspondants.

Pendant la phase de construction, la RATP a payé le fournisseur. Lors de la livraison des tramways, la RATP a cédé les rames à un établissement bancaire. Le contrat de crédit-bail a ensuite été mis en place. Le contrat de crédit-bail sera repris par Île-de-France Mobilités en 2029.

1.13 Comptabilisation du chiffre d'affaires et des autres produits

1.13.1 Recettes liées au contrat avec Île-de-France Mobilités

Ces produits du transport comprennent les composantes suivantes :

- les recettes directes venant des usagers ;
- les contributions d'Île-de-France Mobilités :
 - 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 l'impact des décisions tarifaires d'Île-de-France Mobilités,
 - 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 d'Île-de-France Mobilités 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 le contrat pluriannuel 2016-2020 conclu entre Île-de-France Mobilités 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.

Le contrat entre Île-de-France Mobilités et la RATP prévoit des pénalités en cas de non-réalisation du plan d'investissement. La RATP estime qu'en cumul depuis le début du contrat le programme d'investissement a été respecté au regard des clauses contractuelles.

Concernant les recettes directes, les tarifs publics sont décidés par Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice. Ils constituent une composante de l'obligation de service public que la RATP doit respecter.

1.13.2 Produits en atténuation des charges d'amortissement

Il s'agit des reprises sur subventions d'investissement et sur provisions spéciales de réévaluation, comptabilisées au rythme des amortissements des biens auxquels elles se rapportent.

1.14 Impôts et taxes

Intégration fiscale

La RATP a opté en 2016 pour le régime d'intégration fiscale des filiales françaises contrôlées à plus de 95 %, prévu par l'article 223A du Code général des impôts.

Le périmètre de l'intégration fiscale de l'entreprise est constitué par 61 sociétés. Aux termes des conventions d'intégration fiscale, les filiales supportent une charge d'impôt équivalente à celle qu'elles auraient supportée en l'absence d'intégration. Le produit d'intégration fiscale est acquis à la RATP. Conformément aux conventions d'intégration fiscale signées avec les sociétés antérieurement société mère d'une intégration fiscale, pour les années 2016, 2017 et 2018, ce produit est partiellement rétrocédé à la société intégrée de telle sorte que le changement du périmètre d'intégration fiscale soit neutre pour les sociétés mères d'une intégration fiscale avant 2016.

1.15 Charges de personnel

L'organisation comptable de la RATP permet de séparer ce qui relève de son activité « transporteur » de ce qui relève de son activité « assureur-prestataire social ».

Cette organisation est fondée sur :

- d'une part, l'établissement, au sein de l'activité « assureur », de comptes de résultats par risques couverts : maladie, accident du travail et chômage ;
- d'autre 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.

Cet ensemble constitue le traitement comptable de la protection sociale (TCPS).

1.15.1 Présentation des charges de personnel dans les comptes sociaux

Afin d'assurer 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 d'assureur-prestataire social est résumée au travers de la seule ligne « Résultat de financement des régimes sociaux ».

Risque maladie

Le décret n° 2015-1881 du 30 décembre 2015 relatif au régime spécial de Sécurité sociale de la Régie autonome des transports parisiens est entré en vigueur au 1^{er} janvier 2016.

Ce décret a mis en cohérence la réglementation du régime spécial d'assurance maladie de la RATP avec les nouvelles règles issues du dispositif de protection universelle maladie, tant du point de vue des règles d'affiliation que des règles de financement.

Par ailleurs, le financement du risque maladie a substitué l'ancien mécanisme de « compensation bilatérale » par une « dotation d'équilibre » de la Caisse nationale d'assurance maladie.

La RATP distingue les charges et les produits qui relèvent du régime maladie de droit commun (Puma) et ceux qui relèvent du régime spécial.

Concernant le régime maladie de droit commun, au-delà des charges et des produits, une dotation d'équilibre est versée ou perçue par la RATP afin d'équilibrer le résultat du risque maladie. Le montant de cette dotation d'équilibre est déterminé à l'issue de chaque année.

L'activité d'assureur social de la RATP comprend à l'instar des organismes de Sécurité sociale proprement dits :

- l'origine et le montant des ressources : en particulier, les cotisations sociales patronales ;
- le montant des prestations versées aux bénéficiaires ;
- les frais de gestion ;
- la dotation d'équilibre au régime de droit commun de la branche maladie.

Risques accidents du travail et chômage

Concernant les régimes accidents du travail et chômage, la différence entre les ressources constituées des cotisations patronales et les prestations payées constitue le résultat du financement du régime.

Résultat de la protection sociale

Les impacts financiers des régimes maladie de droit commun Puma, régime maladie hors Puma, régime accident du travail et régime chômage constituent le « résultat du financement des régimes spéciaux ».

Le détail des éléments financiers est présenté en note 12.

1.15.2 Principales caractéristiques des comptes de la protection sociale (TCPS)

Cotisations patronales

Les ressources des comptes de la protection sociale comprennent principalement les cotisations patronales inscrites sur la ligne « Charges sociales » du compte de résultat de la RATP. S'agissant du risque maladie, la caisse maladie de la RATP se voit reverser chaque année une quote-part des ressources de CSG collectée par l'Urssaf.

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, etc.

1.16 Crédit d'impôt compétitivité emploi (CICE)

Le CICE est présenté en moins des charges de personnel. Il est calculé selon la réglementation en vigueur.

En 2017, la RATP avait cédé, pour un montant net de 131 millions d'euros, la créance de CICE du groupe fiscalement intégré, à un établissement de crédit qui en était devenu propriétaire.

1.17 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.

Depuis le 1^{er} janvier 2016, la RATP pratique des amortissements dérogatoires pour des catégories de biens pour lesquels l'administration fiscale admet expressément une durée d'usage généralement plus courte que la durée d'utilisation. En fonction des catégories de biens, les durées d'amortissement fiscal retenues sont conformes aux durées définies par la jurisprudence fiscale, au rapport de l'OCDE édité en 1975, à la doctrine administrative et aux plans comptables professionnels.



2 — Immobilisations incorporelles et corporelles

Situation et mouvements	Valeur brute au début de l'exercice	Augmentations	Virements	Diminutions	Valeur brute à la clôture de l'exercice
Immobilisations incorporelles					
Frais de recherche et développement	233 405				233 405
Droit au bail	2 626				2 626
Autres					
• Logiciels en service	583 274		82 433	(30 117)	635 591
• Logiciels en cours	166 631	116 339	(71 933)		211 036
TOTAL	985 936	116 339	10 500	(30 117)	1 082 658
Immobilisations corporelles					
Terrains	621 433		1 411	(2 693)	620 150
Constructions	11 067 617		379 968	(21 287)	11 426 298
Constructions sur sol d'autrui	96 540		1 294		97 834
Installations techniques, matériel et outillage industriels	5 083 693	1 818	295 002	(17 623)	5 362 890
Matériel de transport	8 483 012	10 166	190 761	(44 190)	8 639 749
Autres	175 036		28 989	(2 458)	201 567
Immobilisations corporelles en cours	3 030 242	1 467 812	(907 925)		3 590 129
TOTAL	28 557 573	1 479 796	(10 500)	(88 251)	29 938 617
TOTAL GÉNÉRAL	29 543 509	1 596 135		(118 368)	31 021 275

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		64 304	7 780	72 084
Droit au bail		1 533	35	1 568
Autres		433 628	57 839	(29 881)
TOTAL		499 465	65 654	535 238
Immobilisations corporelles				
Terrains		17 360	3 304	20 664
Constructions		4 688 193	267 222	(19 296)
Constructions sur sol d'autrui		90 648	1 436	92 084
Installations techniques, matériel et outillage industriels		3 219 210	230 962	(14 477)
Matériel de transport		3 918 573	349 169	(43 177)
Autres		135 101	11 487	(2 417)
TOTAL		12 069 084	863 580	(79 367)
TOTAL GÉNÉRAL		12 568 549	929 234	13 388 536

Montant des amortissements affectés dans le résultat de l'assureur social :

	Biens affectés à la fonction assureur
Logiciels (autres immobilisations incorporelles)	177
Constructions	28
Constructions sur sol d'autrui	
Matériel et outillage industriels	227
Matériel de transport	
Autres	7
TOTAL	439

3 — Immobilisations financières

	31/12/2017	Augmentations	Diminutions	31/12/2018
Participations	482 065	23 800		505 865
Créances rattachées à des participations	133 490		31 340	102 150
Créances dépôt <i>leasehold</i>	283 738	2 413	202 119	84 032
Créances dépôt <i>lease</i> suédois	44 234		3 794	40 440
Prêts 1 % logement	43 056		3 812	39 244
Autres créances financières	37 281	647	30 174	7 754
TOTAL	1 023 865	26 860	271 239	779 486

4 — Stocks et en-cours

	31/12/2018	31/12/2017
Matières premières et consommables	252 551	232 490
Prestations de services en cours	8 945	3 353
Dépréciation	(51 464)	(50 922)
TOTAL	210 033	184 920

5 — Créances

Créances	31/12/2018			31/12/2017		Montant net
	Montant brut	Provisions	Montant net	Degré de liquidité de l'actif		
				Échéances		
				À moins de 1 an	À plus de 1 an	
Avances et acomptes versés sur commande	1 979		1 979	1 979		776
Créances clients et comptes rattachés	129 694	2 210	127 484	127 484		120 334
Créances État et autres collectivités publiques	421 650		421 650	353 150	68 500	488 695
Autres	253 002	2 700	250 302	237 134	13 168	108 933
Créances <i>lease</i>	216 650		216 650	8 245	208 405	560 111
Charges constatées d'avance	44 077		44 077	12 941	31 136	48 189
TOTAL	1 067 052	4 910	1 062 142	740 933	321 209	1 327 037



6 — Valeurs mobilières de placement

	31/12/2018	31/12/2017
OPCVM	212 814	302 822
Dépôt à terme	602 366	595 546
Cash collatéral	53 300	245 400
Intérêts courus	231	1 806
VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT	868 711	1 145 574

7 — Capitaux propres

7.1 Variation des capitaux propres

	31/12/2017	Augmentations	Diminutions	31/12/2018
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition	250 699	–	–	250 699
Écarts de réévaluation ⁽¹⁾	210 216	–	5 377	204 840
Dotation 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	3 078 626	212 697	–	3 291 323
Résultat net ⁽²⁾	212 697	247 581	212 697	247 581
Capitaux propres hors subventions d'investissement	4 480 305	460 278	218 074	4 722 510
Provision spéciale de réévaluation ⁽¹⁾	359 205	–	8 412	350 793
Provisions amortissements dérogatoires	166 686	74 770	6 691	234 765
Subventions d'investissement	6 398 301	688 827	273 733	6 813 396
TOTAL	11 404 498	1 223 875	506 910	12 121 464

(1) Les écarts de réévaluation (biens non amortissables ; 205 millions d'euros) et la provision spéciale de réévaluation (biens amortissables ; 351 millions d'euros) représentent un total de 556 millions d'euros. Ils sont détaillés dans les notes 7.2.1 pour la réévaluation de 1976 (547 millions d'euros) et 7.2.2 pour la réévaluation de 1959 (9 millions d'euros), soit un total de 556 millions d'euros.

(2) Le résultat de l'exercice 2017 a été affecté en report à nouveau.

7.2 Écart de réévaluation

7.2.1 Réévaluation de 1976

Rubriques	Écart à l'ouverture de l'exercice			Variation	Écart à la clôture de l'exercice	
	Valeur brute des immobilisations	Amortissements ou provisions cumulés	Sur réformes	Dotations aux amortissements et provisions	Valeur brute des immobilisations	Amortissements ou provisions cumulés
Immobilisations corporelles						
Terrains	215 866	14 223	(2 670)	2 707	213 196	16 930
Constructions	1 169 549	810 829	(1 798)	6 614	1 167 751	817 443
Installations techniques, matériel et outillage industriels	16 789	16 789	(159)	(159)	16 630	16 630
Matériel de transport	28 392	28 392	(509)	(509)	27 883	27 883
Autres	506	21			506	21
	1 431 102	870 253	(5 136)	8 653	1 425 966	878 906
Immobilisations financières						
Participations	15				15	
	15				15	
TOTAL	1 431 117	870 253	(5 136)	8 653	1 425 981	878 906
					Position nette :	547 075

7.2.2 Réévaluation de 1959

Le montant de l'écart de réévaluation de 1959 s'élève à 8 557 milliers d'euros en 2018.



8 — Provisions

Situations et mouvements Rubriques	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 pour risques et charges						
Provisions pour risques						
Provisions pour litiges ⁽¹⁾	25 351		5 135	1 559	12 467	16 460
Provisions pour accidents de droit commun	84 386		33 959	12 866	16 630	88 849
Provisions pour risques d'exploitation ou financiers	4 618		562	386	184	4 609
Autres provisions pour risques exceptionnels	96		183	274	1	4
	114 450		39 838	15 085	29 282	109 922
Provisions pour charges						
Autres provisions pour charges ⁽²⁾	133 586	41	8 436	7 219	194	134 650
	133 586	41	8 436	7 219	194	134 650
TOTAL	248 037	41	48 274	22 304	29 476	244 573
Provisions pour dépréciations						
Immobilisations corporelles	1 370			107		1 263
Immobilisations financières	43 178		6 051		3 029	46 200
Stocks	50 922		5 794		5 252	51 464
Créances clients et comptes rattachés	2 517		274	161	421	2 210
Valeurs mobilières de placement	8		303	8		303
Autres	2 952		212	462	2	2 700
TOTAL	100 947		12 634	738	8 704	104 140
TOTAL GÉNÉRAL	348 984	41	60 908	23 042	38 180	348 713

(1) Ces provisions comprennent des provisions pour litiges et contentieux à caractère commerciaux ou prud'homaux.

(2) Ces provisions comprennent principalement le provisionnement des frais de démantèlement ainsi que celui des avantages au personnel à long terme.

La société ne fait pas l'objet d'injonctions ou de sanctions pécuniaires pour pratiques anticoncurrentielles.

9 — Emprunts et dettes financières

Dettes financières	Montant brut	Échéances		
		À moins de 1 an	À plus de 1 an et à moins de 5 ans	À plus de 5 ans
Prêts de la région Île-de-France	187 340	18 509	74 764	94 067
Emprunts obligataires ⁽¹⁾				
• sur le marché financier zone euro	4 400 000		1 800 000	2 600 000
• sur le marché financier international	297 163	297 163		
• Emprunts plan épargne entreprise	165 697	165 697		
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit				
• emprunt Calyon – contrepartie prêts 1 % logement	25 289	4 815	16 094	4 380
• banque (soldes créditeurs)	62 344	62 344		
• chèques postaux	1 438	1 438		
Emprunts et dettes financières (billets de trésorerie)	1 102 316	1 102 316		
Emprunts et dettes financières affectés aux actifs de <i>lease</i>	29 064	659	8 998	19 407
Emprunts et dettes financières divers	6 193	6 193		
Collatéraux « Remise en garantie »	57 500	57 500		
Intérêts courus	52 509	52 509		
TOTAL	6 386 854	1 769 144	1 899 856	2 717 854

(1) En 2018, la RATP a émis dans le cadre de son programme EMTN trois emprunts obligataires :

- en juin 2018 pour un montant nominal de 100 millions d'euros, avec une échéance en 2048, et un taux d'intérêt fixe de 1,9 % ;
- en juillet 2018 pour un montant nominal de 50 millions d'euros, avec une échéance en 2048, et un taux d'intérêt fixe de 1,905 % ;
- en juillet 2018 pour un montant nominal de 50 millions d'euros, avec une échéance en 2048, et un taux d'intérêt fixe de 1,82 %.

9.1 Endettement financier net

	31/12/2018	31/12/2017
Actif financier (A)	1 205 267	1 537 630
Prêts aux filiales	102 092	133 300
Créances dépôts <i>lease</i>	53 823	54 690
Valeurs mobilières de placement ⁽¹⁾	815 180	898 380
Placement cash collatéraux	53 300	245 400
Disponibilités ⁽¹⁾	180 871	205 860
Dettes financières (B)	6 273 798	6 701 520
Prêt de la région Île-de-France	187 340	207 650
Emprunt sur le marché financier	4 697 163	5 147 160
Emprunt plan épargne entreprise (obligations)	165 697	286 260
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	63 782	117 460
Billets de trésorerie	1 102 316	879 390
Collatéraux « Remise en garantie »	57 500	63 600
ENDETTEMENT FINANCIER NET (B – A)	5 068 531	5 163 890

(1) Hors actifs financiers affectés aux opérations de *lease*.



9.2 Instruments dérivés

Les opérations réalisées par la RATP consistent en la mise en place d'instruments de protection contre le risque de taux, le risque de change et le risque matières premières.

Les *cross currency swaps* peuvent le cas échéant permettre de couvrir à la fois le risque de taux et le risque de change. Ces instruments sont décomposés par nature de risque couvert dans les analyses ci-dessous.

9.2.1 Gestion du risque de taux et du risque de change, hors opérations réalisées pour le compte des filiales

Le risque de taux relatif à la dette et aux placements est géré essentiellement en modulant les parts respectives de taux fixe et de taux variable en fonction des évolutions de marché. Cette modulation est obtenue par la mise en place ou l'annulation d'opérations d'échanges de taux d'intérêts (*swaps*) et d'opérations optionnelles.

La RATP a émis 250 millions d'euros de couverture de *pré-hedge* pour se prémunir de la volatilité des taux en 2019.

La RATP émet des emprunts en devises (dettes obligataires, NEU CP). Elle couvre systématiquement le risque de change sur les émissions d'emprunts en devises à l'aide de *swaps* de devises ou des *cross currency swaps*.

Engagements dérivés par maturité

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2017
	En-cours notionnel	Juste valeur	En-cours notionnel	Juste valeur
Engagements de <i>swaps</i> de <i>pré-hedge</i> payeurs taux fixe				
Maturité ≤ 5 ans				
Maturité > 5 ans	250	(12)	150	
Autres engagements de <i>swaps</i> de taux payeurs taux fixe				
Maturité ≤ 5 ans				
Maturité > 5 ans	41	(7)	45	(9)
<i>Swap</i> de change				
Maturité ≤ 5 ans	66		399	(5)
Maturité > 5 ans				
<i>Cross currency swaps</i> adossés à la dette long terme				
Maturité ≤ 5 ans	297	116	297	102
Maturité > 5 ans	95	(24)	92	(20)
TOTAL	749	74	984	69

Décomposition de la dette obligataire et des billets de trésorerie au 31 décembre 2018

En millions d'euros, hors PEE

Avant prise en compte des instruments dérivés		Après prise en compte des instruments dérivés	
Dette obligataire		Dette obligataire	
À taux fixe	4 697	À taux fixe	4 697
À taux variable		À taux variable	
Dette courte (BT)		Dette courte (BT)	
À taux fixe	1 002	À taux fixe	1 002
À taux variable		À taux variable	

9.2.2 Dérivés souscrits pour le compte des filiales

La RATP réalise pour les besoins de ses filiales des opérations de couverture de matière première (gazole), de change et de taux. Le résultat de ces couvertures est entièrement rétrocédé aux filiales à l'origine des demandes de couverture.

Engagements dérivés par maturité

En millions d'euros	31/12/2018	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2017
	En-cours notionnel	Juste valeur	En-cours notionnel	Juste valeur
Autres engagements de swaps de taux payeurs taux fixe				
Maturité ≤ 5 ans	15		18	
Maturité > 5 ans	46		52	
Swap de change				
Maturité ≤ 5 ans	25			
Cross currency swaps adossés à la dette long terme				
Maturité ≤ 5 ans				
Maturité > 5 ans	56	(2)	56	
Swap de couverture de matière première				
Maturité ≤ 5 ans	11	(1)	6	1
TOTAL	153	(3)	133	2

Ces engagements donnés aux banques sont entièrement portés par les filiales.

10 — Autres dettes

	Montant brut	Échéances		
		À moins de 1 an	À plus de 1 an et à moins de 5 ans	À plus de 5 ans
Dettes d'exploitation				
Avances et acomptes reçus	1 190	1 190		
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	283 488	283 488		
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	591 883	591 883		
Autres dettes	109 421	105 542	3 879	
Dettes <i>lease</i>	219 855	12 869		206 986
Produits constatés d'avance	76 896	55 956	15 930	5 010
TOTAL	1 282 733	1 050 928	19 809	211 996



11 — Chiffre d'affaires

11.1 Détail du chiffre d'affaires

	31/12/2018	31/12/2017
Recettes du trafic (hors OrlyVal)	2 459 279	2 359 513
Bande passante (partage des risques avec Île-de-France Mobilités)	(14 939)	(29 977)
Sous-total recettes directes RATP	2 444 340	2 329 536
Bonus qualité de service	12 091	11 301
Bonus bus respect de franchise	3 000	1 000
C11 – contribution aux charges d'exploitation	1 014 945	1 035 652
C12 – contribution aux charges d'impôts et taxes	107 090	108 414
C13 – contribution à l'écart entre l'indexation des recettes selon modalités C11 et décisions tarifaires	(88 084)	(75 629)
C2 – contribution au financement des investissements	969 915	940 844
C4 – contribution spécifique au financement du matériel roulant	11 615	11 113
Autres produits du transport	43 238	47 722
Pénalités (offre + validation + incitations)	(7 965)	(9 025)
Sous-total contributions Île-de-France Mobilités	2 065 845	2 071 392
1. Produits du transport	4 510 185	4 400 928
2. Produits des activités annexes	155 592	150 170
Dont pénalités forfaitaires	33 421	33 275
3. Autres prestations de services et ventes de produits résiduels	155 593	166 431
CHIFFRE D'AFFAIRES	4 821 370	4 717 529

11.2 Recettes du trafic affectées par nature de titres de transport

	31/12/2018	En %	31/12/2017
Réseaux RATP : métro, RER, tram et autobus	2 459 279	100,0	2 359 513
Forfaits Navigo hebdomadaires, mensuels et annuels	1 553 335	63,2	1 493 032
Autres abonnements (police, améthyste)	100 743	4,1	94 632
Billets	727 991	29,6	694 021
Forfaits zonaux (titres Mobilis, tickets jeunes + titres congrès)	33 789	1,4	26 019
Titres non compensés (Paris-visite, Orlybus, Roissybus)	41 842	1,7	50 875
Autres	1 580	0,1	934
ENSEMBLE DES RÉSEAUX	2 459 279		2 359 513

12 — Charges de personnel

12.1 Compte de résultat de la protection sociale

	Résultats 2018	Résultats 2017
Risque maladie		
Cotisations patronales normalisées Puma	173 392	180 729
Cotisation CNSA Puma	1 691	1 935
Remboursement CSG (ACOSS) et cotisations ouvrières	145 244	107 040
Recouvrement sur tiers	1 005	666
Reprise CAP Puma	7 700	7 700
Frais de santé y compris espace santé Puma	(306 113)	(301 064)
Coût de fonctionnement Puma	(11 453)	(11 620)
Dotations d'équilibre Puma	(11 466)	14 615
Cotisations sociales RATP – maladie hors Puma	76 110	75 848
Autres cotisations et remboursement divers hors Puma	1 838	1 747
Prestations en espèces hors Puma	(64 543)	(67 112)
Charges du régime spécial	(6 770)	(6 542)
Coût de fonctionnement hors Puma	(5 059)	(3 861)
RÉSULTAT NET DU RISQUE MALADIE	1 576	80
Risque accident du travail		
Cotisations patronales	39 118	39 116
Charges du régime spécial (dont cotisations au fonds accident du travail)	(348)	(559)
Prestations en nature et rentes accident du travail	(17 620)	(17 488)
Prestations en espèces (maintien du salaire)	(18 982)	(17 432)
Coût de gestion (net)	(4 081)	(3 930)
RÉSULTAT NET DU RISQUE ACCIDENT DU TRAVAIL	(1 913)	(294)
Risque chômage		
Cotisations patronales	14 636	11 971
Prestations	(14 656)	(14 320)
Coût de gestion (net)	(210)	(262)
RÉSULTAT NET DU RISQUE CHÔMAGE	(230)	(2 611)
RÉSULTAT DE LA PROTECTION SOCIALE	(567)	(2 825)

Au bilan du 31 décembre 2018, la position des créances et dettes est la suivante :

- créances : 62 millions d'euros ;
- dettes : 19 millions d'euros ;
- soit une position nette de 43 millions d'euros.



12.2 Effectifs moyens employés payés

	31/12/2018	31/12/2017	Variations	
			en nombre	en %
Effectif moyen employé	44 370	44 054	316	0,7
Répartition par catégories :				
• Cadres + maîtrises (encadrement)	11 412	11 345	67	0,6
• Opérateurs	32 958	32 709	249	0,8
Répartition par groupes statutaires :				
• Permanents	41 329	41 353	(24)	-0,1
• Contractuels	3 041	2 701	341	12,6

12.3 Rémunérations allouées aux membres des organes d'administration et de direction pendant l'exercice

	2018	2017
Jetons de présence administrateurs	11	10
Rémunérations perçues par les 10 fonctions de direction les mieux rémunérées	2 969	2 530
Rémunérations perçues par les 10 fonctions de direction les mieux rémunérées (hors indemnités de départ et rappels de salaire)	2 519	2 477

12.4 Contrôle Urssaf

Au cours du premier semestre 2018, la RATP a fait l'objet d'un contrôle de l'Urssaf sur les années 2015 à 2017. Les principales divergences identifiées dans le cadre du contrôle concernent les modalités de calcul de l'assiette des cotisations « allocations familiales » des agents sous statut de la RATP. Une lettre d'observations a été adressée à la RATP le 13 décembre 2018, dans laquelle l'Administration envisage un redressement. L'entreprise conteste formellement le bien fondé des arguments développés par l'Urssaf et a adressé ses observations à l'Administration en réponse à la lettre d'observations, le 31 janvier 2019. L'entreprise a reçu le 28 mars 2019 une notification de redressement qui vaut mise en demeure de régler 46,9 millions d'euros (dont 4,3 millions d'euros de majoration de retard). La RATP entend préserver ses droits et va contester ce redressement auprès des juridictions compétentes. Aucune provision n'a été constatée dans les comptes au 31 décembre 2018.

13 — Résultat financier

	31/12/2018	31/12/2017
Coût de l'endettement net	(141 207)	(166 994)
Dividendes	10 905	9 501
Autres charges financières	(51 459)	(24 510)
Autres produits financiers	52 870	30 039
TOTAL	(128 891)	(151 964)

14 — Résultat exceptionnel

	31/12/2018	31/12/2017
Amortissements dérogatoires nets de subventions	(47 326)	(58 051)
Reprise de subventions sur les terrains (1/10 ^e)	6 606	8 173
Résultat sur cessions et réformes d'immobilisations	10 188	3 594
Opérations d'ingénierie financière ⁽¹⁾	474	1 507
Indemnités reçues	10 832	1 717
Reversement contractuel non récurrent à Île-de-France Mobilités	(8 649)	–
Provisions pour remise en état de sites loués	–	(178)
Divers	4 368	1 951
TOTAL	(23 507)	(41 287)

(1) Dont *net present value* sur les opérations de *lease* – cf. note 17.

15 — Impôts sur les sociétés et situation fiscale

15.1 Impôts sur les bénéfices

Le produit d'impôt de la RATP est décomposée de la manière suivante :

	31/12/2018	31/12/2017
Charge d'impôt de l'Epic RATP	–	–
Produit net d'intégration fiscale	4 224	2 353
Crédits d'impôts	3 123	2 583
TOTAL	7 347	4 936

Pour 2018, l'application du régime fiscal de groupe se traduit dans les comptes sociaux de la RATP par une économie d'impôt nette au titre des filiales de 4,2 millions d'euros. La quote-part de crédit d'impôt Groupe au bénéfice de la RATP s'élève à 3,1 millions d'euros au titre de l'exercice 2018.

15.2 Impôts latents

Les impôts latents ne sont pas comptabilisés dans les comptes sociaux.

Les principaux impôts latents sont :

En millions d'euros	Base 31/12/2017		Base 31/12/2018	
	IDA	IDA 31/12/2017	IDA	IDA 31/12/2018
Réévaluations des actifs	7 280	2 402	7 045	2 184
Subventions non imposables	4 940	1 630	4 721	1 463
Autres différences temporaires	291	96	283	88

En millions d'euros	Base 31/12/2017		Base 31/12/2017	
	IDP	IDP 31/12/2017	IDP	IDP 31/12/2017
Différences temporaires	112	37	140	43

IDA = impôts différés actifs.
IDP = impôts différés passifs.

Le montant lié au déficit fiscal de l'exercice s'élève à 248 millions d'euros.

Aux bornes du groupe d'intégration fiscale, le montant lié aux déficits fiscaux de l'exercice s'élève à 241 millions d'euros.



15.3 Dépenses somptuaires non déductibles fiscalement

Aucune dépense ou charge visée par l'article 39-4 du Code général des impôts n'a été enregistrée au cours de l'exercice écoulé.

15.4 Frais généraux non déductibles fiscalement

Aucune dépense ou charge de frais généraux au sens de l'article 223 *quinquies* du Code général des impôts n'a été enregistrée au cours de l'exercice écoulé.

15.5 Contrôle fiscal

La RATP fait l'objet d'un contrôle fiscal en cours au 31 décembre 2018. Les vérifications portant sur les exercices 2015, 2016 et 2017, ont démarré le 17 juillet 2018. Les vérifications portant sur l'année 2015 sont terminées au 31 décembre 2018.

16 — Engagements financiers hors bilan

Engagements donnés	31/12/2018	31/12/2017
1. Filiales et participations		
Caution au profit de RATP Habitat	481	611
Opérations de couverture de matières premières RATP Développement	10 767	11 527
2. Associations		
Compagnons du voyage	100	100
Fondation RATP	1 560	1 650
3. Avantages au personnel		
Prêt au personnel : caution au profit de la MCS	207	493
Personnel : cautions « Constructions individuelles »	123 141	141 467
Indemnités de départ à la retraite	222 606	238 362
Indemnités de décès des actifs	19 952	16 362
Allocations décès des retraités	37 984	40 232
Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités et ayants droit	305 109	303 278
Cessation anticipée d'activité	2 572	2 840
4. Opérations financières		
Cross currency swaps adossés à la dette obligataire ⁽¹⁾	297 170	297 170
Cross currency swaps adossés aux dépôts	53 823	54 693
Swaps de change adossés aux billets de trésorerie	65 815	399 389
Opérations de « leasehold » : sous-locations de trains	177 086	188 810
TOTAL	1 318 373	1 696 984
Engagements reçus	31/12/2018	31/12/2017
Cross currency swaps adossés à la dette obligataire ⁽¹⁾	297 170	297 170
Cross currency swaps adossés aux dépôts	53 823	54 693
Swaps de change adossés aux billets de trésorerie	65 815	399 389
Opérations de couverture de matières premières	19 263	11 527
Cautions bancaires reçues des fournisseurs	343 014	315 156
TOTAL	779 085	1 077 935

(1) La RATP a choisi de traiter les swaps comme des opérations classiques de prêt et d'emprunt.

Le taux d'actualisation retenu pour les avantages au personnel postérieurs à l'emploi est de 1,75 % au 31 décembre 2018. Il était de 1,5 % au 31 décembre 2017.

17 — Opérations de locations/sous-locations de trains

17.1 Opérations de *leasehold*

Impacts sur le bilan au 31 décembre 2018

En milliers d'euros	31/12/2017	31/12/2018
Créances <i>lease</i>	560 111	216 650
Dettes <i>lease</i>	563 794	219 855
NPV RESTANT À ÉTALER	3 683	3 205
Variation de la NPV = impact résultat 2018		478

L'incidence sur le résultat 2018 est de 478 milliers d'euros. Les impacts sont comptabilisés en résultat exceptionnel.

17.2 Opérations de *lease* suédois

Impacts sur la trésorerie lors de la signature des contrats

En milliers d'euros	
Contrats	
<i>Lease</i> suédois tranche 1 réalisée en 2002	620
<i>Lease</i> suédois tranche 1 réalisée en 2004	118
<i>Lease</i> suédois tranche 2 réalisée en 2004	1 444
PROFITS NETS RATP	2 182

L'incidence sur le résultat 2018 de la *net present value* est de 125 milliers d'euros. Les impacts sont comptabilisés en résultat exceptionnel.

18 — Opérations de crédit-bail

Deux contrats de crédit-bail immobilier sont contractés sur la base de taux variables. Ils ont fait l'objet d'une opération de couverture à taux fixe. Les chiffres présentés tiennent compte de cette couverture.

Contrats	Valeur d'origine	Durée (années)	Valeur résiduelle au 31/12/2018
Philidor Maraîchers	25 308	25	15 808
Lagny bureaux	12 106	15	9 183

Immobilisations en crédit-bail

Postes du bilan	Coût d'entrée	Dotations aux amortissements		Valeur nette
		de l'exercice (1)	cumulées (1)	
Terrains	2 840			2 840
Constructions	39 910	791	20 519	19 391
Installations, matériel et outillage				
Autres immobilisations corporelles	774	268	506	268
Immobilisations en cours				
TOTAL	43 524	1 059	21 025	22 499

(1) Dotations de l'exercice et dotations cumulées qui auraient été enregistrées pour ces biens s'ils avaient été acquis par la RATP.



Engagements de crédit-bail

Postes du bilan	Redevances payées		Redevances restant à payer			Prix d'achat résiduel
	de l'exercice	cumulées	jusqu'à 1 an	+ 1 an à 5 ans	+ 5 ans	
Terrains					2 840	
Constructions	2 058	17 746	3 041	15 577	9 831	2 287
Autres immobilisations corporelles	268	506		268		
TOTAL	2 326	18 251	3 041	15 845	12 671	2 287

19 — Honoraires des commissaires aux comptes

Les honoraires de commissariat aux comptes encourus au titre du contrôle légal des comptes se détaillent comme suit :

	KPMG	Mazars
Commissariat aux comptes ⁽¹⁾	317 198	344 255
Diligences/prestations directement liées	73 725	20 000
TOTAL	390 923	364 255

(1) Les montants correspondent aux honoraires récurrents des mandats de commissariat aux comptes, et aux travaux complémentaires éventuels liés à ces mandats.

20 — Filiales et participations

20.1 Détail des filiales

Le tableau ci-dessous fait ressortir les caractéristiques financières des sociétés dans lesquelles la participation de la RATP est supérieure à 20 % ou pour lesquelles la valeur brute des titres détenus est supérieure à 1,5 million d'euros.

Situation au 31 décembre 2018	Capital	Capitaux propres autres que le capital	Quote-part du capital détenue par la RATP en %	Valeur comptable des titres détenus		Prêts et avances consentis par la RATP et non encore remboursés	Cautions et avals consentis par la RATP	Chiffre d'affaires hors taxes à fin décembre 2018	Résultat prévi- sionnel à fin décembre 2018	Dividendes encaissés par la RATP en 2018
				Brute	Nette					
1. Filiales										
RATP Real Estate (ex-SEDP) 12, avenue du Val-de- Fontenay-Le Péripôle II 94120 Fontenay-sous-Bois (Siren 380 038 687)	459	2 638	100,00	457	457			13 517	956	450
RATP Développement 54, quai de la Rapée 75599 Paris Cedex 12 (Siren 389 795 006)	369 301	19 141	100,00	381 499	381 499	96 792		60 221	4 962	2 611
RATP Habitat (ex-Logis-Transports) 158, rue de Bagnolet 75020 Paris (Siren 592 025 811)	33 490	323 687 ⁽¹⁾	99,98	34 435	34 435	16 704	480	141 210 ⁽¹⁾	11 213 ⁽¹⁾	
RATP Travel Retail (ex-Promo Métro) 35, boulevard de Sébastopol 75001 Paris (Siren 712 029 099)	910	2 001	100,00	2 619	2 619			4 714	808	759
RATP International 54, quai de la Rapée 75599 Paris Cedex 12 (Siren 419 997 044)	84 790	18 720	100,00	84 791	84 791	5 300			(167)	2 106
RATP Connect (ex-Telcité) 1, avenue Montaigne 93160 Noisy-le-Grand (Siren 411 759 962)	1 525	21 422	100,00	1 524	1 524			18 908	10 573	4 900

(1) Dernières données disponibles : 31 décembre 2017.



20.2 Éléments relatifs aux parties liées

Les parties liées concernent les sociétés comprises dans l'intégration fiscale.

Les principales opérations avec les entreprises liées et les montants dus à ces entreprises liées ou par elles sont détaillées ci-dessous :

	31/12/2018	31/12/2017
Actif		
Immobilisations financières	624 720	632 697
Créances clients et comptes rattachés	9 355	12 678
Autres créances	5 434	6 845
TOTAL	639 509	652 220
Passif		
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	11 948	11 447
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	0	11 259
Autres dettes	395	630
TOTAL	12 343	23 336

20.3 Prises de participations et prises de contrôle significatives

En application des dispositions de l'article L. 233-6 du Code de commerce, au cours de l'exercice écoulé, la RATP n'a pris de participation directe dans aucune société ayant son siège social en France.

En application des dispositions de l'article L. 233-6 du Code de commerce, au cours de l'exercice écoulé, la RATP n'a pris le contrôle d'aucune société ayant son siège social en France.

20.4 Prêts interentreprises

La RATP n'a pas consenti au cours de l'exercice écoulé à titre accessoire des prêts à moins de deux ans à des micro-entreprises, des PME ou à des entreprises de taille intermédiaire avec lesquelles elle a des liens économiques le justifiant (article L. 511-6 du Code de commerce).

21 — Groupement d'intérêt économique

Situation au 31 décembre 2018	Quote-part participation RATP aux frais de fonctionnement
EURAILTEST 1, boulevard Saint-Martin 75003 Paris (Siren 421 526 468)	10,00 %
COMUTITRES 21, boulevard Haussmann 75009 Paris (Siren 433 136 066)	59,50 %

22 — Comptes dissociés opérateur de transport et gestionnaire d'infrastructure

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.

22.1 Périmètres

22.1.1 Gestionnaire des 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 SNCF Réseau.

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 un département distinct dans l'entreprise. La gestion des infrastructures réfère directement à la présidente-directrice générale.

Les fonctions support utilisées par cette activité ne sont pas comprises dans son périmètre.

22.1.2 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'infrastructure.

Cette activité regroupe 20 départements qui réfèrent chacun aux directeurs membres du comité exécutif, chacun en charge de l'un des pôles suivants :

- opérations de transport et de maintenance ;
- services, relation clients, espaces ;
- projets, ingénierie et investissements ;
- performance économique et financière ;
- stratégie et coordination ;
- communication et marque ;
- gestion et innovation sociale.

22.2.1 Bilans

22.2.1.1 Actifs immobilisés, subventions d'investissement, réévaluations légales

Les actifs immobilisés corporels et incorporels sont imputés directement conformément aux périmètres définis pour chacune des deux activités.

Tableau de synthèse de la répartition des principaux types de biens :

Biens	OT	GI
Lignes, ateliers de maintenance, postes de redressement tramway	X	
Lignes, ateliers de maintenance, postes de redressement métro		X
Lignes, ateliers de maintenance, postes de redressement RER		X
Postes de commandes centralisées		X
Centres bus	X	
Lignes de bus en site propre	X	
Gares routières	X	
Bâtiments administratifs	X	
Bâtiments sociaux	X	
Plateformes logistiques	X	
Ateliers de maintenance des infrastructures ferroviaires et attachements techniques		X
Matériel roulant voyageurs	X	
Matériel d'entretien des matériels roulants voyageurs	X	
Véhicules de maintenance métro et RER		X
Véhicules de maintenance tramway	X	

Les subventions d'investissement, écarts de réévaluation et provisions spéciales de réévaluation suivent l'affectation de l'actif auquel ils sont rattachés.

Les fonctions support 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.

Les participations financières dans les filiales sont rattachées également à cette activité.

22.2 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 sont 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 sont 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.



Les projets en cours relatifs à la construction d'extensions du réseau de transport sont portés au sein de la RATP qui en a la charge par l'activité d'opérateur de transport public voyageurs, étant donné que le gestionnaire d'infrastructure 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'infrastructure pour la part des biens qui relève de sa compétence. À la date de clôture des comptes, ces projets représentent un montant de 12 millions d'euros net de subventions d'investissement.

22.2.1.4 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.

Les valeurs au 1^{er} janvier 2012 étaient les suivantes :

En millions d'euros		OT	GI	RATP
Actif net préalablement affecté	A	3 835	3 941	7 776
Soit en %		49	51	100
Endettement net	B	(2 272)	(2 815)	(5 087)
Soit en %		45	55	100
Capitaux propres ⁽¹⁾	C	(1 563)	(1 126)	(2 689)
Soit en %		58	42	100
Équilibre du bilan	A + B + C	0	0	0
Endettement net/Capitaux propres	B/C	1,5	2,5	1,9

(1) Il s'agit des capitaux propres hors subventions d'investissement et réévaluations légales de 1976 déjà affectés simultanément à l'affectation des immobilisations.

22.2.2 Comptes de résultat

Depuis le 1^{er} janvier 2012, chacune des activités comptabilise ses flux dans chacune des deux comptabilités dissociées.

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 d'Île-de-France Mobilités sont facturées en totalité 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'infrastructure fait l'objet d'une cession interne pour le montant défini au contrat entre Île-de-France Mobilités et la RATP

22.2.1.2 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.

22.2.1.3 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.

(l'opérateur de transport a nécessairement recours au gestionnaire d'infrastructure 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'infrastructure fait l'objet d'une cession interne. Le montant refacturé correspond au coût de l'endettement net du gestionnaire d'infrastructure, en considérant qu'il est proportionnellement identique à celui de l'opérateur de transport.

22.3 Conventions de cessions internes

La loi du 3 juin 2010 stipule : « Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre chacune des activités est strictement interdite ». Afin de garantir ce principe d'étanchéité, les relations financières entre les deux activités dissociées sont régies depuis 2012 par une soixantaine de conventions retraçant tous les flux.

22.3.1 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.

22.3.2 Typologie des conventions

Les conventions sont de trois types :

1. prestations correspondant à la mise à disposition par le gestionnaire d'infrastructure 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'infrastructure réalisées par l'opérateur de transport, maintenance de certaines installations du tramway appartenant à l'opérateur de transport réalisée par le gestionnaire d'infrastructure) ;
3. prestations de frais de siège comportant la refacturation au gestionnaire d'infrastructure 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.).

22.3.3 Valorisation des conventions

S'agissant de relations au sein d'une même entité juridique, les cessions internes sont pratiquées hors taxes (TVA).

22.3.3.1 Conventions de type 1

La valorisation de ces conventions est inscrite au contrat entre Île-de-France Mobilités et la RATP, l'opérateur de transport étant dans l'obligation de recourir au gestionnaire d'infrastructure 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'infrastructure.

22.3.3.2 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 et finance 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'infrastructure) 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 et finance ;
- des coûts de structure d'entreprise (facturés par le biais des conventions dites « de type 3 »).

22.3.3.3 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 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 et finance. L'ensemble des charges nettes de produits du département, y compris coûts des locaux et conventions de type 2, en constitue l'assiette.



22.4 États financiers des activités de l'opérateur de transport et du gestionnaire d'infrastructure

22.4.1 États financiers : bilan actif

En milliers d'euros	Opérateur de transport		Gestionnaire d'infrastructure		Epic	
	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2018	31/12/2017
Actif						
Immobilisations incorporelles	510 553	466 456	36 867	20 014	547 420	486 471
Frais de recherche et développement	161 320	169 100	–	–	161 320	169 100
Droit au bail	1 058	1 093	–	–	1 058	1 093
Autres	157 389	142 041	16 616	7 606	174 006	149 647
En-cours	190 785	154 222	20 251	12 409	211 036	166 631
Immobilisations corporelles	9 078 121	8 814 348	8 007 199	7 674 141	17 085 320	16 488 489
Terrains	303 783	309 086	295 704	294 986	599 487	604 073
Constructions	1 429 989	1 408 499	5 065 939	4 976 818	6 495 929	6 385 317
Installations techniques, matériel et outillage industriels	478 796	465 800	1 448 398	1 398 683	1 927 194	1 864 482
Matériel de transport	4 383 109	4 532 213	32 076	32 227	4 415 184	4 564 440
Autres	50 851	37 957	6 545	1 977	57 397	39 935
En cours, avances et acomptes	2 431 593	2 060 792	1 158 537	969 450	3 590 129	3 030 242
Immobilisations financières	779 429	1 023 798	56	67	779 486	1 023 865
Participations	505 865	482 065	–	–	505 865	482 065
Créances rattachées à des participations	102 151	133 491	–	–	102 151	133 491
Autres titres immobilisés	2 439	2 314	–	–	2 439	2 314
Prêts	39 232	43 033	13	23	39 245	43 057
Autres	129 742	362 894	44	44	129 786	362 938
Actif immobilisé (I)	10 368 103	10 304 602	8 044 122	7 694 222	18 412 226	17 998 824
Stocks et en-cours	173 461	153 002	36 572	31 918	210 033	184 920
Avances et acomptes versés sur commande	1 942	735	36	41	1 979	776
Créances	901 578	1 149 102	116 168	129 352	1 016 087	1 278 073
Créances clients et comptes rattachés	113 139	117 167	14 346	3 167	127 485	120 334
Créances État et autres collectivités publiques	324 868	366 257	97 407	122 438	421 650	488 695
Autres	246 921	105 568	4 414	3 747	250 302	108 933
Créances <i>lease</i>	216 650	560 111	–	–	216 650	560 111
Actif financier	1 092 571	1 357 607	317	1	1 049 582	1 351 431
Valeurs mobilières de placement	868 711	1 145 574	–	–	868 711	1 145 574
Disponibilités	223 859	212 033	317	1	180 871	205 858
Charges constatées d'avance	43 989	48 140	88	49	44 077	48 189
Actif circulant (II)	2 213 541	2 708 587	153 181	161 361	2 321 757	2 863 389
Frais d'émission d'emprunts (III)	2 979	3 727	–	–	2 979	3 727
Primes de remboursement des obligations (IV)	10 161	12 408	–	–	10 161	12 408
Écarts de conversion actif (V)	4 538	23 433	–	–	4 538	23 433
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III + IV + V)	12 599 322	13 052 756	8 197 304	7 855 583	20 751 661	20 901 780

22.4.2 États financiers : Bilan Passif

En milliers d'euros	Opérateur de transport		Gestionnaire d'infrastructure		Epic	
	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2018	31/12/2017	31/12/2018	31/12/2017
Passif						
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition	250 700	250 700	–	–	250 700	250 700
Écart de réévaluation	56 106	61 483	148 733	148 733	204 840	210 216
Dotation en capital	433 367	433 367	–	–	433 367	433 367
Réserves	294 699	294 699	–	–	294 699	294 699
• Réserve provenant de la cession de biens mis à disposition par Île-de-France Mobilités et désaffectés (emploi)	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 1 ^{er} janvier 2012	(1 125 661)	(1 125 661)	1 125 661	1 125 661		–
Report à nouveau	2 709 549	2 626 975	581 774	451 650	3 291 323	3 078 626
Résultat de l'exercice (excédent ou perte)	94 853	82 573	152 728	130 123	247 581	212 697
Situation nette	2 713 613	2 624 137	2 008 896	1 856 168	4 722 510	4 480 305
Provisions réglementées	84 658	68 543	500 901	457 349	585 558	525 891
Subventions d'investissement	4 350 585	4 011 979	2 462 810	2 386 322	6 813 396	6 398 301
Capitaux propres (I)	7 148 856	6 704 660	4 972 608	4 699 839	12 121 464	11 404 498
Provisions pour risques	108 564	112 733	1 358	1 717	109 922	114 450
Provisions pour charges	132 063	131 407	2 588	2 180	134 650	133 586
Provisions pour risques et charges (II)	240 627	244 140	3 946	3 897	244 573	248 037
Dettes financières	3 447 400	4 153 300	2 982 760	2 914 718	6 386 854	7 061 842
• Prêts de la Région d'Île-de-France	187 340	207 649	–	–	187 340	207 649
• Emprunts obligataires	4 862 860	5 306 425	–	–	4 862 860	5 306 425
• GI-OT Transfert de la dette au 1 ^{er} janvier 2012	(2 815 000)	(2 815 000)	2 815 000	2 815 000		–
• Emprunts et dettes à des établissements de crédit (soldes créditeurs de banques)	60 529	84 437	71 848	68 081	89 071	146 341
• GI-OT Endettement cessions internes	(95 912)	(31 638)	95 912	31 638	–	–
• Emprunts et dettes financières divers	1 195 073	1 295 960	–	–	1 195 073	1 295 960
• Intérêts courus non échus	52 509	105 466	–	–	52 509	105 466
Avances et acomptes reçus sur commandes en cours	1 190	14	–	–	1 190	14
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	263 800	240 499	19 688	18 607	283 488	259 107
Dettes fiscales et sociales	676 832	593 971	36 319	35 888	711 494	629 477
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	410 033	284 725	181 851	182 299	591 883	467 024
Autres dettes	109 291	177 879	132	335	109 421	178 214
Dettes <i>lease</i>	219 855	563 794	–	–	219 855	563 794
Produits constatés d'avance	76 896	66 363	–	–	76 896	66 363
Dettes (III)	5 205 296	6 080 545	3 220 750	3 151 848	8 381 081	9 225 835
Écarts de conversion passif (IV)	4 544	23 411	–	–	4 544	23 411
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III + IV)	12 599 322	13 052 756	8 197 304	7 855 583	20 751 661	20 901 780



22.4.3 États financiers : compte de résultat

En milliers d'euros	Opérateur de transport	Gestionnaire d'infrastructure	Neutralisation des opérations interétablissements	Epic
Produits d'exploitation	5 851 243	1 165 088	(1 206 381)	5 809 950
Chiffre d'affaires	5 143 063	884 689	(1 206 381)	4 821 370
Produits du transport (prestations de service)	4 510 184			4 510 184
Cession interne	325 954	880 427	(1 206 381)	
Produits des activités annexes	155 592			155 592
Prestations de services autres que les produits de transport	147 927	3 194		151 121
Ventes de produits résiduels	3 405	1 068		4 473
Produits divers	534 075	206 174		740 249
Production stockée	4 575	1 017		5 592
Production immobilisée	122 662	198 602		321 264
Reprises sur provisions et transferts de charges	339 950	3 232		343 181
Subventions d'exploitation	339			339
Autres produits	66 549	3 323		69 872
Produits en atténuation des charges d'amortissements	174 106	74 226		248 331
Reprise sur provisions spéciales de réévaluation	2 878	8 235		11 113
Quote-part des subventions d'investissement virée au compte de résultat de l'exercice	171 227	65 991		237 218
Charges d'exploitation	5 712 422	911 278	(1 206 381)	5 417 318
Consommations en provenance de tiers	2 204 791	396 527	(1 206 381)	1 394 937
Énergie	209 270	1 188		210 458
• Énergie électrique	95 074	684		95 758
• Carburants	100 777	102		100 880
• Chauffage	13 418	402		13 820
Frais relatifs aux lignes affrétées	31 308			31 308
Charges de circulation SNCF	20 364			20 364
Matières et autres charges externes	1 943 850	395 338	(1 206 381)	1 132 807
• Matières et fournitures diverses	184 548	29 640		214 188
• Autres charges externes	1 759 302	365 698	(1 206 381)	918 619
Impôts, taxes et versements assimilés	250 317	49 851		300 168
Charges de personnel	2 575 184	138 289		2 713 473
Salaires et traitements	1 774 669	95 407		1 870 076
Charges sociales	749 850	40 527		790 377
Résultat des régimes spéciaux	567			567
Intéressement	50 097	2 355		52 452
Dotations aux amortissements et aux provisions	656 201	326 542		982 743
Sur immobilisations – dotations aux amortissements	605 493	324 066		929 560
Sur immobilisations – dotations aux provisions				
Sur actif circulant – dotations aux provisions	5 192	1 107		6 299
Pour risques et charges – dotations aux provisions	45 516	1 368		46 885
Autres charges	25 928	69		25 997
RÉSULTAT D'EXPLOITATION (I)	138 822	253 811		392 632

En milliers d'euros	Opérateur de transport	Gestionnaire d'infrastructure	Neutralisation des opérations interétablissements	Epic
Produits financiers	177 991	(8)	(81 034)	96 949
De participation	10 905			10 905
D'autres valeurs mobilières et créances de l'actif immobilisé	1 151	1		1 152
Autres intérêts et produits assimilés	38 146	(9)		38 137
Cession interne	81 034		(81 034)	
Reprises sur provisions et transferts de charges	827			827
Différences positives de change	45 929			45 929
Produits nets sur cessions de valeurs mobilières de placement				
Charges financières	225 835	81 039	(81 034)	225 841
Intérêts et charges assimilées	176 052			176 052
Cession interne		81 034	(81 034)	
Dotations aux amortissements et aux provisions	6 535	5		6 540
Différences négatives de changes	42 424			42 424
Charges nettes sur cessions de valeurs mobilières de placement	825			825
RÉSULTAT FINANCIER (II)	(47 844)	(81 047)		(128 891)
RÉSULTAT COURANT (I + II)	90 978	172 763		263 741
Produits exceptionnels	36 471	35 346		71 817
Sur opérations de gestion	12 659	5 128		17 787
Sur opérations en capital	6 509	13 762		20 271
Produit <i>lease</i>	388			388
Autres produits exceptionnels	2 764	2 690		5 454
Reprises sur provisions et transferts de charges	14 151	13 767		27 918
Charges exceptionnelles	39 943	55 381		95 324
Sur opérations de gestion	1 409	73		1 482
Autres charges exceptionnelles	15 576	3 430		19 007
Dotations aux amortissements et aux provisions	22 958	51 877		74 835
RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	(3 472)	(20 035)		(23 507)
Impôts sur les bénéfices	7 347			7 347
TOTAL PRODUITS	6 065 706	1 200 426	(1 287 415)	5 978 717
TOTAL CHARGES	5 970 853	1 047 698	(1 287 415)	5 731 136
RÉSULTAT	94 853	152 728	0	247 581

23 — Événements postérieurs à la clôture

Néant.

CONCEPTION GRAPHIQUE ET RÉALISATION
HAVAS PARIS

CRÉDITS PHOTO
RATP (B. Marguerite).

IMPRESSION
Imprimerie Picture Perfect Paris – Imprimé sur papier 100% recyclé Cocoon Offset. Mai 2019.

EN PRATIQUE
Le rapport financier et RSE est également disponible
sur le site Internet du groupe RATP.



