



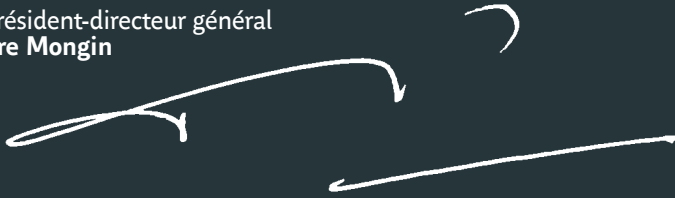
RAPPORT
FINANCIER
ET RSE

2013

Attestation des personnes assumant la responsabilité du rapport financier annuel

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

Le président-directeur général
Pierre Mongin

A handwritten signature in white ink, consisting of a large, sweeping initial 'P' followed by a series of connected loops and a long horizontal stroke at the end.

Le directeur financier
Alain Le Duc

A handwritten signature in white ink, featuring a large, stylized initial 'A' followed by the letters 'L', 'E', 'D', 'U', 'C' in a cursive script, ending with a long horizontal stroke.



SOMMAIRE

p.
28
**RAPPORT
DU PRÉSIDENT**

p.
2
**RAPPORT
DE GESTION**

Epic RATP
et groupe RATP
Reporting RSE

p.
48
**COMPTES
CONSOLIDÉS**

p.
102
**COMPTES
SOCIAUX**

RAPPORT

DE GESTION

RÉSULTATS FINANCIERS 04

INFORMATIONS SOCIALES,
ENVIRONNEMENTALES
ET SOCIÉTALES 09

NOTE MÉTHODOLOGIQUE
RELATIVE AU REPORTING
EXTRA-FINANCIER 24

RAPPORT DE L'UN
DES COMMISSAIRES
AUX COMPTES 26

ORGANIGRAMME DU GROUPE RATP - 31 DÉCEMBRE 2013



RÉSULTATS FINANCIERS

1 • LES PRINCIPALES ÉVOLUTIONS DE 2013

1.1 Pour le transport

La RATP

Les résultats 2013 de la RATP sont conformes aux objectifs issus du contrat Stif, en progression malgré une conjoncture économique dégradée.

En effet, bien que l'activité de la RATP en 2013 présente un trafic en hausse de 1 % à 3 140 millions de voyages grâce à l'extension du réseau Tramway principalement, le trafic payant est quasiment stable à +0,1 %, soit une évolution inférieure à celle prévue par le contrat (+0,9 %).

En social, le chiffre d'affaires progresse de 97 M€ (2,2 %), dont 54 M€ d'offre nouvelle. L'indice d'actualisation des contributions Stif est passé de 1,8 % en 2012 à 1,1 % en 2013. L'excédent brut d'exploitation s'établit à 1 144 M€ et progresse de 44 M€ ou 4 %, effet principalement des gains de productivité réalisés.

Ces résultats permettent de dégager une capacité d'autofinancement (CAF) de 861 M€ en augmentation de 28 M€ ou 3,3 % par rapport à 2012. Or facteurs non récurrents, la progression entre 2012 et 2013 est de 38 M€.

Le résultat net 2013 (284 M€) est impacté de facteurs non récurrents pour -12 M€ (réformes d'actifs dans les ateliers de maintenance liées à l'arrivée de nouveaux matériels roulants). Il se compare à un résultat 2012 (286 M€) qui comprenait +22 M€ d'éléments non pérennes (dont des plus values immobilières), soit une hausse du résultat pérenne de +32 M€.

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

- Le GI dégage un résultat net de 67 M€ et une CAF de 292 M€;
- L'OT dégage un résultat net de 218 M€ et une CAF de 568 M€;
- Le niveau d'endettement net est respectivement de 2 725 M€ pour le GI et de 2 514 M€ pour l'OT, soit un endettement total de la RATP de 5 239 M€ (impacté par le paiement de l'indemnité versée au Stif, de 200 M€, au titre du transfert de propriété des biens propres).

Les autres évolutions en France

Un niveau d'activité en nette progression en 2013 grâce aux éléments suivants :

- L'acquisition de plusieurs fonds de commerce dans la Nièvre, et en appui des positions de la STIA autour de Moulins et de la STIC vers Bourges et Cosne-Cours-sur-Loire; la reprise de l'exploitation du réseau de l'agglomération de Boulogne sur Mer;
- L'effet sur 2013 de l'exploitation du réseau urbain de la Communauté d'Agglomération de Bourges, sous la forme d'une délégation de ser-

vice public depuis juillet 2012; le renouvellement du contrat de Vienne mobilité;

- Une forte croissance organique en Île-de-France et en zone Rhône-Alpes.

Une nouvelle dimension pour la filiale Ixxi, qui a bénéficié sur le second semestre du transfert de l'activité billettique de la RATP.

Les autres évolutions à l'international

Une progression de l'activité encore plus importante. On relèvera ainsi :

- Aux États-Unis, l'exploitation en année pleine du réseau de bus d'Austin (Texas) contribue fortement à la hausse d'activité de la zone. Le dynamisme américain se confirme avec la montée en puissance du projet de tramway de Washington, le gain du réseau de bus d'Augusta, le démarrage du contrat de management du tramway de Tucson et la préparation du lancement d'une offre touristique à New York;
- L'Angleterre bénéficie d'une forte croissance organique sur l'exploitation du réseau de Tramways de Manchester (lancement de 3 nouvelles lignes de Tramway) et de l'acquisition de Selwyns spécialiste dans le transport interurbain et le transport à la demande;
- L'acquisition de Cilia en Italie dans la région du Latium;
- En Afrique du Nord, les nouvelles mises en service de Tramway effectuées en Algérie (Oran et Constantine) s'ajoutent à celle d'Alger en 2012 et contribuent à la forte progression de l'activité. Au Maroc, l'exploitation en année pleine du Tramway explique l'évolution de l'activité par rapport à 2012;
- En Asie, l'expertise des équipes a permis la mise en service réussie en un temps très court du réseau de tramways de Shenyang. À Macao, les actionnaires sont sortis du contrat le 1^{er} octobre faute d'accords avec l'autorité organisatrice.

1.2 Pour l'ingénierie

Le Groupe Systra enregistre une hausse d'activité d'environ 10 % en lien avec des effets de périmètre. L'international confirme son dynamisme notamment sur le Moyen-Orient.

Le portefeuille de commandes affiche 906 M€ soit 24 mois de chiffre d'affaires. On note parmi les contrats les plus importants, l'entrée en 2013 des affaires suivantes : les lignes 1 à 3 du métro de Riyadh, le pont de Subiyah au Koweït, les projets de transport en commun de la Mecque, le tramway de Batna en Algérie et en France, 2 contrats majeurs pour le Grand Paris, le tramway Antony-Clamart et le projet EOLE.

La bonne tenue générale des contrats et l'amélioration des performances des filiales étrangères permettent de conclure l'exercice par une hausse de 36 % du résultat net.

1.3 Pour la valorisation des espaces

Par rapport à 2012, la croissance de l'activité du pôle est portée par le démarrage de l'activité 3G/4G portée par la société Telcité Nao.

2 • LES RÉSULTATS CONSOLIDÉS AU 31 DÉCEMBRE 2013

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

- Le chiffre d'affaires Groupe progresse de 4,2 % par rapport au 31 décembre 2012. On notera que cette progression est de 15,8 % sur les filiales et de 2,1 % sur la RATP ;
- Le résultat opérationnel (Ebit), d'un montant de 519 M€, est en progression de près de 4 M€ par rapport à décembre 2012. Cette hausse est, dans son intégralité, portée par les filiales du Groupe ;
- Le résultat net part du Groupe, d'un montant de 293 M€, en progression de 8 M€ par rapport au 31 décembre 2012 ;
- Les capitaux propres, en progression de près de 312 M€ par rapport au 31 décembre 2012 ;
- Et l'endettement net, en hausse de 48 M€ par rapport au 31 décembre 2012.

Les investissements bruts du Groupe s'élèvent à 1 589 M€, en progression mesurée par rapport à décembre 2012. Environ 30 % du volume d'investissements réalisés sont liés à l'accroissement de la capacité de transport. Les investissements de modernisation et d'entretien des infrastructures et des matériels roulants constituent environ 70 % du volume d'investissements 2013. Les opérations d'infrastructures de l'exercice se sont portées sur les projets de prolongement de ligne de métro (4, 12 et 14) et les tramways (T5, T7, T6 et T8). Les investissements réalisés sur les matériels roulants ayant pour origine l'accroissement de la capacité de transport ont été ciblés sur le tramway et le MP05 (ligne 14). La modernisation et l'entretien des matériels de transport (78 % des investissements réalisés sur le matériel roulant) ont été effectués sur le MI09 (ligne A), le MF01 (ligne 5 et 9), le MP05 (ligne 1), la rénovation des MI79 (ligne B), la rénovation des MF77 et l'acquisition de nouveaux bus (sur les différents réseaux du groupe RATP).

D'une façon générale, on observe que la part de la RATP dans les indicateurs reste prépondérante mais l'activité des filiales confirme le dynamisme de leur croissance : le poids des filiales dans le chiffre d'affaires total du Groupe s'établit à 17,2 %.

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

*Métrolab est présenté avec l'Epic RATP.

2.1 Chiffre d'affaires consolidé

En millions d'€	31/12/12 (A)	31/12/13 (B)	Variation (B-A) en %	
TRANSPORT	4 887,4	5 093,3	205,9	4,2 %
Epic RATP (a)*	4 168,5	4 256,4	87,9	2,1 %
RATP Développement, RATPI et Ixxi	718,9	836,9	118,0	16,4 %
VALORISATION DES ESPACES	46,6	49,4	2,8	6,0 %
• Promo Métro	22,6	22,9	0,3	1,5 %
• Télécommunications	21,8	25,4	3,6	16,7 %
• Immobilier	2,2	1,1	-1,2	-53,2 %
Groupe RATP (b)	4 934,0	5 142,7	208,7	4,2 %
Contribution des Filiales (b-a)	765,5	886,3	120,8	15,8 %
Contribution des Filiales en %	15,5 %	17,2 %		

Le chiffre d'affaires du Groupe progresse de 208,7 M€ (soit +4,2 %), dont 87,9 M€ sur la RATP et 118 M€ sur les filiales transport.

La progression de l'activité de la RATP en 2013 est portée à la fois par un trafic en hausse grâce à l'extension du réseau Tramway principalement ainsi que par l'actualisation des contributions Stif de 1,1 % en 2013.

La contribution des filiales progresse de 120,8 M€ soit plus de 15,8 %. En part relative, elle augmente donc, puisque la part des filiales représente 17,2 % du chiffre d'affaires du Groupe au 31 décembre 2013, contre 15,5 % au 31 décembre 2012. Cette croissance dynamique est d'autant plus notable que l'activité des filiales transport est impactée par un effet de conversion défavorable de près de 29 M€ principalement sur la Livre Sterling (14 M€) et le Zar sud-africain (13 M€).

Elle s'appuie tout d'abord sur l'effet année pleine des activités mises en place courant 2012. Parmi les plus significatives, on citera, aux États-Unis, le réseau de bus d'Austin de la société MacDonald, la société Epsom acquise en Angleterre, et le démarrage de l'exploitation des tramways d'Alger et de Casablanca. En France, on note surtout la contribution de Bourges, dont le passage en Délégation de Service Public impacte très favorablement le chiffre d'affaires.

La croissance du chiffre d'affaires des filiales s'appuie également sur les nouvelles opérations de croissance effectuées sur 2013 : gain de FlexCité 92, reprise du contrat de Boulogne-sur-Mer, acquisition des fonds de commerce dans le Centre et la Bourgogne, acquisition de la société Selwyns et mises en service des tramways d'Oran et de Constantine.

Les sociétés du pôle valorisation progressent de plus de 6 %. En particulier, les filiales Télécoms bénéficient du démarrage des activités liées à la 3G/4G en vue de permettre d'ici fin 2014 la couverture des principales stations du réseau parisien.

2.2 Résultat opérationnel (Ebit)

En millions d'€	31/12/12 (A)	31/12/13 (B)	Variation (B-A)
TRANSPORT	508,7	508,8	0,1
Epic RATP (a)	497,9	489,2	-8,7
RATP Développement, RATPI et Ixxi	10,8	19,6	8,8
VALORISATION DES ESPACES	6,5	10,3	3,8
• Promo Métro	0,8	1,4	0,6
• Télécommunications	4,7	8,0	3,3
• Immobilier	0,9	0,8	-0,1
Groupe RATP (b)	515,2	519,1	3,9
Contribution des Filiales (b-a)	17,3	29,9	12,6

Le résultat opérationnel présente une hausse de près de 4 M€. Cette variation est uniquement portée par les filiales pour 12,6 M€ dont 8,8 M€ sur le seul pôle transport. Cette progression vient contrebalancer le recul constaté sur l'Epic de -8,7 M€. Pour la RATP, cette variation résulte toutefois de la variation des opérations non récurrentes favorables en 2012 (cessions de terrains et pénalités) et défavorables en 2013. Ces éléments masquent la progression de la rentabilité de la RATP portée par les efforts de productivité.

Concernant les filiales transport, la progression de la rentabilité opérationnelle est mesurable également en pourcentage par rapport au chiffre d'affaires. On constate ainsi une rentabilité opérationnelle en forte croissance sur l'Algérie, avec la réussite du démarrage de l'exploitation des tramways. En Italie, on note les bons résultats du tramway de Florence, et également la réussite de la restructuration du réseau d'Émilie-Romagne autour de Modène. En Angleterre, la croissance par rapport à 2012 est essentiellement liée aux acquisitions d'Epsom et Selwyns. Hors cet impact l'activité des filiales est en légère progression.

Comme attendu, les États-Unis affichent une rentabilité en progression (effet volume). Enfin, la contribution de l'Asie subit pour le dernier exercice la perte opérationnelle de Macao.

Les filiales de Valorisation des Espaces sont en progression grâce au démarrage de l'activité 3G/4G et à la dynamique impulsée par Promométro à la gestion du réseau.

2.3 Résultat net consolidé

En millions d'€	31/12/12 (A)	31/12/13 (B)	Variation (B-A)
TRANSPORT	280,8	282,8	2,0
Epic RATP (a)	272,6	269,8	-2,8
RATP Développement, RATPI et Ixxi	8,2	13,1	4,8
INGÉNIERIE (Groupe Systra)	-0,5	3,0	3,5
VALORISATION DES ESPACES	4,5	7,0	2,4
• Promo Métro	0,7	1,1	0,4
• Télécommunications	3,2	5,4	2,2
• Immobilier	0,6	0,5	-0,1
Groupe RATP (b)	284,8	292,8	8,0
Contribution des Filiales (b-a)	12,3	23,1	10,8

Le résultat consolidé part du Groupe s'établit à 292,8 M€ au 31 décembre 2013, contre 284,8 M€ au 31 décembre 2012, soit une progression de 8 M€.

La contribution de la RATP atteint 269,8 M€ au 31 décembre 2013, contre 272,6 M€ au 31 décembre 2012 soit une baisse de -2,8 M€. On rappellera que le résultat de l'Epic est impacté de facteurs non récurrents pour -12 M€ contre +22 M€ en 2012. La baisse du coût de l'endettement s'ajoute à la productivité pour expliquer la performance.

La contribution des filiales est de 23,1 M€ au 31 décembre 2013 soit une progression de 10,8 M€. Cette évolution traduit une progression de 4,8 M€ sur le pôle transport, 3,5 M€ sur l'ingénierie, et de 2,4 M€ sur la valorisation des espaces.

La progression de la contribution du pôle transport est liée à l'amélioration de la rentabilité opérationnelle. Enfin, les contrats asiatiques comptabilisés par mise en équivalence ont un impact très positif sur les résultats 2013.

Pour l'ingénierie, le résultat consolidé du Groupe Systra affiche un niveau en forte hausse cette année. Les grands contrats, aussi bien en France qu'à l'international (surtout le Moyen-Orient), ont largement contribué à l'évolution ainsi que le redressement des filiales étrangères de Systra. Au niveau des comptes consolidés du Groupe RATP la progression est encore augmentée du fait des charges non récurrentes comptabilisées sur 2012 (liées à la refondation de Systra).

Les filiales de valorisation contribuent en rentabilité opérationnelle, comme en rentabilité nette, du démarrage de l'activité 3G/4G.

2.4 Capitaux propres consolidés

L'évolution des capitaux propres consolidés entre le 31 décembre 2012 et le 31 décembre 2013 s'analyse comme suit :

En millions d'€	31/12/12	31/12/13	Variation
TRANSPORT	2 595,3	2 903,6	308,3
Epic RATP (a)	2 594,0	2 887,7	293,7
RATP Développement, RATPI et Ixxi	1,3	15,9	14,6
INGÉNIERIE (Groupe Systra)	40,4	41,4	1,0
VALORISATION DES ESPACES	24,3	27,0	2,6
• Promo Métro	1,6	2,0	0,5
• Télécommunications	20,3	22,5	2,2
• Immobilier	2,5	2,5	0,0
Groupe RATP (b)	2 660,1	2 972,0	311,9
Contribution des Filiales (b-a)	66,1	84,3	18,2

Le montant total des capitaux propres consolidés passe de 2660 M€ à 2972 M€, soit une augmentation de 312 M€, qui recouvre une augmentation de 293,7 M€ pour la RATP et de 18,2 M€ pour les filiales.

Les capitaux propres de la RATP enregistrent principalement le résultat annuel et l'effet taux d'actualisation.

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

- Progression de 14,6 M€ sur le pôle transport en lien avec le résultat de l'exercice. Les écarts actuariels et les écarts de conversion se compensent presque;
- Augmentation de 1 M€ sur l'ingénierie liée à la distribution de dividendes;
- Pour le pôle Valorisation des espaces, l'effet de périmètre avec la filiale Telcité Nao.

2.5 L'endettement net consolidé

L'évolution de l'endettement net consolidé entre le 31 décembre 2012 et le 31 décembre 2013 se présente comme suit :

En millions d'€	31/12/12	31/12/13	Variation
Endettement net social Epic	5 214,2	5 238,8	24,6
Crédit-bail Epic et divers	-12,1	-0,8	11,3
Impact IAS 39 (sur la dette obligataire et sur les prêts de la région IDF)	-63,2	-49,3	13,9
Endettement net Epic RATP (y c Crédit-bail)	5 138,9	5 188,7	49,9
Endettement net des filiales du Transport	17,7	24,9	7,2
<i>Endettement net Transport</i>	<i>5 156,5</i>	<i>5 213,6</i>	<i>57,0</i>
<i>Endettement net Ingénierie</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
<i>Endettement net Valorisation des espaces</i>	<i>-21,2</i>	<i>-30,1</i>	<i>-8,9</i>
Endettement net consolidé Groupe RATP	5 135,3	5 183,5	48,2
Endettement net des filiales	-3,6	-5,3	-1,7

L'endettement net consolidé augmente de 48 M€ entre le 31 décembre 2012 et le 31 décembre 2013. Cette augmentation provient de la RATP pour près de 50 M€, diminué d'un désendettement des filiales à hauteur de -1,7 M€.

La progression de l'endettement de la RATP intègre le versement au Stif de l'indemnité de 200 M€ au titre des biens propres transférés du Stif à la RATP au 1^{er} janvier 2010 dans le cadre de l'application des dispositions de la loi ORTF.

Hors cet élément, l'endettement de la RATP amorce donc son ralentissement, comme prévu au contrat Stif en cours. On rappelle que le contrat Stif 2012-2015 a mis en place un plan d'investissement quadriennal équilibré en emplois et ressources. La progression de l'endettement net de la RATP doit ralentir sur la période puis refluer pour atteindre en 2015 le niveau de 2011.

Le pôle Valorisation des espaces enregistre une hausse de sa trésorerie nette pour se situer à -30,1 M€ suite à des effets de BFR et aux résultats de Telcité Nao.

En revanche, le pôle Transport a augmenté sa dette nette de +7 M€ par rapport à l'exercice précédent. L'endettement de RATP Dev progresse très peu malgré les acquisitions de l'exercice. Outre la bonne tenue de sa capacité d'autofinancement et des effets de BFR favorables, l'ensemble bénéficie de la déconsolidation de Macao et de l'encaissement du solde du prix de sortie du contrat de Gènes.

2.6 Les investissements

Les investissements du groupe RATP s'élèvent à 1589 M€.

Les investissements totaux de l'Epic s'élèvent à 1513 M€ dont :

- 453 M€ pour l'accroissement de la capacité de transport (pour 504 M€ en 2012);
- 1060 M€ pour les dépenses de modernisation et d'entretien (pour 1001 M€ en 2012).

En matière d'accroissement de la capacité de transport, le volume d'investissements atteint 453 M€. On relève :

- 285 M€ d'investissements pour les opérations d'infrastructures du contrat de plan ou de projets État Région. L'année 2013 porte en réalisation les projets de prolongement de métro L4, L12, L14, les tramways T5 et T7, inaugurés dans l'année, T6 et T8 ainsi que des fins de paiement sur les opérations T1, T2 et T3, d'ores et déjà mises en service;
- 168 M€ d'investissements pour les matériels roulants liés aux opérations d'accroissement de capacité de transport, matériels roulants tramway et MPO5 pour la ligne 14 pour l'essentiel.

Les investissements de modernisation et d'entretien des infrastructures et des matériels roulants (hors matériel roulant lié à des opérations d'augmentation de l'offre) s'élèvent à 1060 M€, avec :

- 473 M€ de dépenses liées à la modernisation et l'entretien;
- 587 M€ de dépenses liées aux matériels roulants essentiellement tournées vers des approvisionnements et des livraisons de nouveaux matériels ferroviaires (MI09 Ligne A, MF01 Lignes 5 et 9, MPO5 Ligne 1), la rénovation des MI79 Ligne B et MF77, sans omettre l'acquisition de nouveaux bus.

3 • LES PERSPECTIVES

L'exercice 2014 sera marqué par les objectifs de réussite des nouvelles mises en service sur les réseaux et le développement du Groupe tant sur des appels d'offre de plus en plus complexes que le lancement de nouveaux services ou l'acquisition de sociétés. La progression de l'activité devrait ainsi rester dynamique.

Le Groupe poursuivra ses plans d'action et de productivité afin d'améliorer sa performance économique tout en respectant la réalisation de son ambitieux programme d'investissements qui devrait progresser de 5 %.

4 • AUTRES INFORMATIONS

4.1 Modalités de recours aux instruments financiers

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

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

La RATP dispose d'un programme de billets de trésorerie de 2000 M€ pour gérer son risque de liquidité et de trésorerie. Elle se constitue un encours de placements liquides au quotidien, en respectant les contraintes liés aux normes IFRS7 de « *cash equivalent* ».

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

4.2 Tableau des résultats consolidés depuis 2008

Année	Résultat net part du Groupe
2008	141,3
2009	182,8
2010	186,2
2011	337,3
2012	284,8
2013	292,8

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

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

En €	2012	2013
Factures échues	34 357 553	39 866 095
> 60 jours	6 801 924	3 239 095
de 31 à 60 jours	1 432 507	11 570 822
de 1 à 30 jours	26 123 122	25 056 178
Factures non échues	175 961 182	182 174 760
de 0 à 30 jours	168 262 362	130 795 899
de 31 à 60 jours	7 698 820	42 601 404
> 60 jours	0	8 777 456

INFORMATIONS SOCIALES, ENVIRONNEMENTALES ET SOCIÉTALES

INFORMATIONS SOCIALES

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

La maison-mère a reçu, en 2013, pour la troisième année consécutive, le label Top Employers Institute qui distingue les entreprises pour l'excellence de leurs pratiques en termes de politiques, programmes et pratiques RH.

1 • EMPLOI

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

Effectif total Groupe (Epic + filiales concernées)	31/12/13
En Équivalent Temps Plein	49 463
En effectif physique	50 007

Le reporting sur les effectifs porte sur 90,3 % du Groupe en chiffre d'affaires.

La politique d'emploi participe du modèle global de développement du Groupe.

Tout en répondant à l'enjeu de renouvellement des compétences lié aux départs à la retraite dans les prochaines années, la maison-mère adapte ses politiques d'emploi et son volume de recrutements à ses évolutions : modernisation des réseaux, évolutions technologiques et des services, adaptation des métiers. Ces éléments expliquent le maintien d'un niveau élevé de recrutement, en parallèle des efforts menés de manière volontariste en terme de productivité sur les effectifs, en cohérence avec les objectifs du contrat Stif.

La situation est différente pour les filiales de RATP Dev, dont l'extension induit une croissance régulière des effectifs.

Ainsi, en 2013, sur le périmètre consolidé du reporting (incluant onze filiales), la maison-mère a recruté environ 2020 nouveaux salariés en CDI et 970 contrats aidés en faveur des jeunes ; les filiales ont pour leur part intégré près de 570 nouveaux employés. Le Groupe reste un moteur de l'emploi à la fois en termes de recrutement et de promotion de compétences.

Les impacts de cette politique sur les territoires sont développés dans le volet sociétal.

La pyramide des âges est équilibrée. La moyenne d'âge des salariés de la maison-mère augmente légèrement (41 ans en 2013).

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

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

L'Europe est prise au sens géographique et inclut donc la Suisse.

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

Les politiques visant à faire progresser le taux de féminisation sont détaillées dans le thème de l'égalité de traitement (point 6).

Répartition hommes/femmes par zone géographique	31/12/13	
	Hommes	Femmes
France	36 314	9 176
Europe hors France	2 930	309
Reste du monde	977	301

1.2 Rémunérations et évolution

Rémunérations	31/12/13
Masse salariale globale brute Groupe (en k€)	1 978 059
RMPP maison-mère (Rémunération moyenne par personnel en place = mesures générales + catégorielles + individuelles)	2,84 %

Les entreprises du groupe RATP s'attachent à ce que tous leurs salariés bénéficient d'une rémunération équitable et attractive, dans un contexte économique mondial difficile, tout en tenant compte du cadre juridique et social et de la diversité des contrats passés avec les autorités organisatrices. La masse salariale globale brute du groupe RATP s'élève à 1978 M€ pour 2013, ce qui représente une évolution de 3,4 % par rapport à 2012.

La Rémunération Moyenne du Personnel en Place permet de mesurer la progression moyenne de salaire issue des mesures générales, individuelles et catégorielles pour les salariés présents à l'effectif sur la période considérée. Elle permet d'apprécier l'évolution réelle du pouvoir d'achat et permet la comparaison avec les autres entreprises. Elle a progressé de 2,84 % pour la maison-mère en 2013.

En complément, la maison-mère a signé, en septembre 2013, un accord sur l'indemnité de maintien du pouvoir d'achat (IMPA) pour gérer les situations dans lesquelles les rémunérations de certains salariés auraient évolué moins vite que l'inflation sur une période de référence de quatre ans. Environ 250 bénéficiaires sont concernés.

1.3 Embauches et sorties

Embauches et sorties (en nombre entier = en valeur absolue)	31/12/13
Embauches	3 394
Sorties	2 741
• retraites	1 051
• démissions	543
• licenciements	611
• autres*	536

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

Le nombre d'embauches et de sorties est essentiellement lié aux offres nouvelles de transport, au développement des filiales et aux départs à la retraite.

Dans les cinq ans qui viennent, 20 % de l'effectif de la maison-mère sera renouvelé.

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

Le second est relatif à l'insertion professionnelle, en lien avec l'environnement social et urbain. L'accueil des jeunes et leur formation en alternance constituent donc un marqueur fort. En 2013, plus de 600 jeunes éloignés de l'emploi ou de la qualification en ont été bénéficiaires, via les contrats d'accompagnement dans l'emploi (CAE), les contrats de professionnalisa-

tion et enfin les emplois d'avenir. Dans le cadre des orientations gouvernementales françaises, la maison-mère a en effet pris l'engagement d'ouvrir 400 emplois d'avenir, pour moitié en 2013, puis en 2014 sur la région Île-de-France. Près de 800 jeunes de moins de 26 ans ont par ailleurs été recrutés directement en CDI après avoir satisfait aux tests de sélection.

C'est dans ce contexte que la maison-mère a signé un contrat de génération avec l'ensemble des organisations syndicales représentatives, le 11 décembre 2013, en application de la loi du 1^{er} mars 2013. Ce contrat prévoit des engagements chiffrés en faveur du recrutement des jeunes et du maintien dans l'emploi des seniors. Il définit également des modalités d'accompagnement des nouveaux salariés, de tutorat ainsi que de meilleure prise en compte des conditions de vie au travail des salariés en fin de carrière.

2 • ORGANISATION DU TEMPS DE TRAVAIL

2.1 Organisation du temps de travail

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

Près de 97 % des salariés dans le Groupe sont à temps plein. La maison-mère offre aux salariés qui le souhaitent des opportunités de temps partiels, par souci d'équilibre entre vie professionnelle et vie personnelle. Les modes particuliers de fonctionnement et d'organisation du travail, dans certaines filiales de RATP Dev, se traduisent par la fixation de temps partiels résultant des contrats de travail, par exemple pour les conducteurs de cars scolaires.

2.2 Absentéisme

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

*À l'exception des congés pour maternité.

Les absences pour maladie, y compris de longue durée, représentent plus des trois-quarts des absences. Les résultats sont en dessous des moyennes nationales et des moyennes sectorielles pour la maladie, même si l'absentéisme plus marqué dans certains secteurs de l'exploitation conduit à la mise en œuvre d'une politique vigilante de prévention et d'accompagnement. Les informations relatives aux accidents du travail sont développées dans le chapitre sur la santé et de la sécurité.

Le plan stratégique Groupe *Vision 2020* met l'accent sur la prévention et la réduction des accidents du travail dans les objectifs majeurs de performance sociale.

3 • RELATIONS SOCIALES

3.1 Organisation du dialogue social : procédures de consultation, négociations

Le dialogue social est une composante forte de l'identité du groupe RATP qui renouvelle, dans son plan stratégique, la volonté de maintenir la qualité des relations humaines et sociales à un haut niveau, grâce à l'engagement des acteurs.

La maison-mère met en place annuellement un agenda social qui prévoit pour l'année le calendrier des négociations et des thèmes de concertation.

Depuis 2007, la conflictualité a baissé à la maison-mère, pour s'établir à un niveau inférieur à celui du secteur, entreprises publiques et privées confondues. Le dispositif d'alarme sociale joue pleinement son rôle dans la prévention des conflits sociaux, puisque seulement 8 % des alarmes déposées ont été suivies d'un préavis de grève en 2013. Le taux de conflictualité est resté bas : 0,54 jour de grève/agent en 2013.

Les filiales françaises de RATP Dev adoptent, selon leur taille, des fonctionnements similaires et travaillent sur la prévention des conflits. C'est aussi la préoccupation centrale des filiales à l'international. En Grande-Bretagne, notamment à Londres et à Manchester, les filiales font aussi état d'un dialogue social très structuré avec les syndicats. Ces dispositifs leur permettent de se prévaloir d'un très faible niveau de conflictualité. En Italie, le travail de partenariat se matérialise sous forme de commissions de suivi sur la surveillance de la vitesse de conduite des tramways et sur les roulements des conducteurs.

Le dialogue social se structure progressivement au niveau du Groupe. La première étape a été franchie en avril 2012 avec la création d'un Comité de Groupe RATP France, couvrant un périmètre de 59 filiales dont 41 filiales d'exploitation de RATP Dev. Il s'est réuni deux fois en 2013.

La deuxième étape est européenne puisque le groupe RATP a atteint une dimension communautaire avec l'acquisition de filiales en Italie et au Royaume-Uni. Un accord de mise en place du Comité d'entreprise européen du groupe RATP devrait être négocié et signé au cours du 1^{er} semestre 2014.

3.2 Bilan des accords collectifs

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

Pour la maison-mère, un grand nombre d'accords porte sur les évolutions des métiers : évolutions technologiques, amélioration de l'offre de services... C'est le cas, par exemple, de l'accord sur la conduite au Métro et au RER ou encore de l'accord sur le « nouveau service en gare ». D'autres sont liés aux évolutions de l'environnement de travail. C'est le cas de l'accord sur les « compensations et dispositions liées au service nuit ».

Outre le contrat de génération signé à l'unanimité, des accords transversaux améliorent la rémunération (intéressement, indemnité de maintien du pouvoir d'achat); favorisent le développement des compétences (forma-

tion professionnelle continue) ou facilitent l'équilibre vie professionnelle et vie personnelle (accord en faveur de l'habitat et des prêts par exemple).

Le mode de gouvernance du Groupe s'appuie sur un dialogue social décentralisé. Les filiales françaises conduisent leurs propres cycles de discussion, notamment dans le cadre des négociations annuelles obligatoires (NAO), portant sur les rémunérations, l'intéressement, l'égalité dans la vie professionnelle...

4 • SANTÉ ET SÉCURITÉ

4.1 Conditions de santé et de sécurité au travail

Le groupe RATP confirme, dans son plan stratégique, son ambition d'exemplarité en matière de conditions de travail et de santé au travail.

En 2013, la maison-mère a formalisé ces priorités dans un schéma directeur de la prévention des risques et de la protection de la santé, autour de trois axes : les accidents du travail, les facteurs de pénibilité et l'inaptitude. Il sera finalisé en 2014. En matière de prévention, la direction s'appuie sur un service autonome de santé au travail employant 33 médecins du travail. Par ailleurs, la maison-mère met à la disposition de l'ensemble de ses salariés, un service de médecine de soins entièrement gratuit qui exerce son activité dans plusieurs centres médicaux.

Les filiales de RATP Dev prennent aussi des dispositions pour améliorer les conditions de travail dans trois domaines : la prévention des accidents du travail, notamment dans les ateliers de maintenance, l'amélioration des locaux du personnel, l'ergonomie des postes, l'optimisation de la conciliation entre vie professionnelle et vie privée (aménagement des horaires).

La filiale sud-africaine de Johannesburg a lancé une initiative remarquable. Elle a ouvert depuis un an une clinique intégrée. L'accès à la santé étant très onéreux en Afrique du Sud, les salariés peuvent ainsi bénéficier, au-delà des visites obligatoires, de soins de base, de médicaments et d'un programme dédié à la prise en charge du VIH (10 % des salariés sont bénéficiaires de ce programme).

4.2 Bilan des accords sur ces sujets

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

L'Observatoire des conditions d'exercice des métiers (OCEM), dont l'accord a été renouvelé en décembre 2013, va travailler sur la prévention des accidents de travail, de l'inaptitude et de la pénibilité.

En Afrique du Nord, Alger a conduit seize commissions paritaires en 2013 qui ont abouti à un accord sur plusieurs revendications liées aux conditions

de travail. La filiale a aussi conclu un accord portant sur la mise en place d'une mutuelle.

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

Accidents du travail	31/12/13
Nombre d'accidents du travail avec arrêt	2 649
Nombre de jours d'arrêt	134 850
Nombre d'heures travaillées	68 818 164
Taux de fréquence	38,49
Taux de gravité	1,96

Pour la maison-mère, les deux principales catégories sont :

- Les accidents répertoriés sous la dénomination « circulation, maintenance, stockage »;
- Les agressions (avec une surreprésentation des agents de sécurité et des agents de contrôle).

La politique engagée par la maison-mère dans le domaine de l'accidentologie de travail commence à porter ses fruits concernant la survenance des faits accidentels : le taux de fréquence est relativement stable et les accidents générés par les circulations et les chutes sont en légère diminution. Le taux de gravité en hausse montre cependant la nécessité de poursuivre et d'amplifier la démarche.

Celle-ci se construit en concertation avec les parties prenantes en charge de la qualité de vie au travail, particulièrement la médecine du travail, le service social, la plate-forme de conseil et d'appui ainsi que les ergonomes. Pour optimiser cet accompagnement, depuis 2012, la maison-mère a mis en place des missions Prévention des Risques et Protection de la Santé (PRPS) placées au niveau de chaque établissement, en lien avec les ressources humaines.

Par ailleurs, un partenariat a été finalisé, en 2013, entre la maison-mère et l'Institut national de veille sanitaire dont l'objectif est de créer un système de surveillance épidémiologique pour mieux identifier les facteurs de risques potentiels sur la santé des agents.

À l'international, les filiales anglaises de RATP Dev ont mis en place en 2013 de nouvelles mesures en matière de sécurité incendie, de port des équipements de sécurité et de communication pour une meilleure prévention. Epsom Coaches a instauré des « briefs sécurité » à la prise de service. Londres va plus loin en faisant évaluer la prévention des risques professionnels sur la base de l'OHSAS 18001 – *British Standard Occupation Health and Safety Assessment Series* (référentiel mondialement reconnu concernant les systèmes de gestion de la santé et de la sécurité au travail). RATP El Djazair a mis en place une commission paritaire d'hygiène et de sécurité dont les principales missions sont d'analyser les risques liés à l'activité et de mettre en place les moyens de protection adaptés en impliquant la médecine du travail, en développant la formation et en réalisant des plans de prévention avec les entreprises prestataires.

5 • FORMATION

5.1 Politiques mises en œuvre

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

- Trois salariés sur quatre sont formés chaque année;
- Le plan de formation consacre chaque année environ 7 % de la masse salariale brute à la formation, dont 2 % à la formation initiale, bien au-delà de l'obligation légale de 1,6 %.

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

2013 marque une étape décisive avec le démarrage de l'Université du groupe RATP qui propose une offre de formation transversale (notamment dans le domaine du management). Elle fédère les salariés de toutes catégories, d'horizons et de métiers divers, autour du Campus de Noisiel, centre de formation ayant engagé en 2013 une profonde restructuration de son périmètre et de ses capacités d'accueil de publics élargis.

Dans les filiales françaises de RATP Dev, deux axes se dégagent : l'amélioration des compétences managériales au bénéfice du management de proximité et la formation continue pour les salariés au contact des passagers (conducteurs, agents d'accueil...). Les thèmes sont variés : la relation de service, la gestion du stress et des situations conflictuelles, la sécurité, l'accessibilité, le secourisme, la sécurité incendie...

À l'international, tous les contrats s'accompagnent d'un volet formation important. En Algérie, RATP El Djazair a mis en place sur deux années un plan de formation aux prescriptions légales en matière d'hygiène et de sécurité avant de former les nouveaux managers au management des équipes et à la gestion du temps.

5.2 Nombre total d'heures de formation

Formation	2013
Nombre d'heures de formation	2 076 386

6 • ÉGALITÉ DE TRAITEMENT

6.1 Mesures égalité femmes/hommes

Un 3^e accord relatif à l'égalité professionnelle et salariale entre les femmes et les hommes est mis en œuvre depuis août 2012 au sein de la maison-mère. Trois domaines sont ciblés : la rémunération, avec la mesure et la réduction de 10 % de l'écart salarial; le recrutement, avec la féminisation des départements actuellement sous le seuil de 10 % de femmes et enfin la féminisation des catégories cadres.

Les filiales françaises de RATP Dev disposent elles aussi d'accords d'égalité hommes/femmes. À titre d'exemple, la filiale CéoBus dans le Val d'Oise

conduit une politique dynamique de recrutement des femmes : campagne d'information et d'affichage pour le métier de conducteur de bus, sensibilisation à leur accueil. Les filiales internationales intègrent cette thématique dans leur politique de lutte contre les discriminations.

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

En 2012, l'effectif féminin représentait 19,8 % de l'effectif total de la maison-mère. En 2013, l'effectif féminin est en légère augmentation : il représente 20 % de l'effectif total de la maison-mère et 19,57 % de l'effectif Groupe. La moyenne dans le secteur des transports est de 17,8 % pour 2012 (chiffres UTP). Par ailleurs, la proportion de femmes cadres de direction, membres des comités de direction des départements de la maison-mère et des filiales, témoigne de la féminisation des instances dirigeantes du Groupe.

En 2013, des actions importantes continuent d'être menées pour lutter contre les stéréotypes (notamment dans la perception des métiers), favoriser en pratique l'égalité dans les conditions d'exercice des métiers, concilier vie familiale et vie professionnelle.

En 2013, 40 % des cadres recrutés ont été des femmes. Cependant, le taux de recrutement féminin reste encore faible dans la catégorie des opérateurs (environ 20 %).

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

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

Pour cet indicateur, les chiffres portent sur le seul périmètre France (l'Epic et filiales françaises du périmètre).

Le nouvel accord en faveur de l'emploi des personnes en situation de handicap, signé en 2011, est le sixième du genre pour la maison-mère. Il prévoit de recruter d'ici 2015 au moins 120 personnes en situation de handicap sur une diversité d'emplois, d'opérateur à cadre.

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

2013 aura par ailleurs été marqué par le déploiement d'une importante campagne de communication interne et de sensibilisation qui s'est attachée à changer le regard porté sur le handicap dans la vie professionnelle.

6.3 Politique de lutte contre les discriminations

Le Groupe rend compte annuellement de la politique de lutte contre les discriminations dans le cadre du Global compact.

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

En Île-de-France, la maison-mère pratique une politique volontariste en faveur de l'emploi dans les zones urbaines sensibles (ZUS). D'autres actions en faveur de la diversité existent comme l'ouverture à toute nationalité, qui permet, depuis 2002, le recrutement de personnes étrangères nées hors Union européenne (depuis 2010, la progression de ce type de recrutement est d'environ 20 %). Dès 2004, la maison-mère a adhéré à la Charte de la diversité. Enfin, elle a mis en place le CV anonyme depuis 2007.

En 2013, la maison-mère a publié un guide pratique à destination des managers « Laïcité et neutralité dans l'entreprise ». Il a été largement diffusé auprès de ses salariés. Une version adaptée pour les filiales France est en cours d'élaboration et sera opérationnelle en 2014.

Toutes les filiales se prévalent des mêmes principes de lutte contre les discriminations et d'égalité de traitement, en conformité avec les législations nationales. Pour les filiales anglaises, la finalité est de garantir le respect de la diversité sur le lieu de travail. De plus, la filiale londonienne en 2013, a dispensé des formations sur la diversité aux nouveaux personnels de conduite. En France, l'accent est mis sur la féminisation des effectifs (notamment pour les métiers de conduite) et le souci de non-discrimination à l'embauche.

La filiale sud-africaine de Johannesburg, en adéquation avec la législation nationale (*Employment Equity Act 55* de 1998), dispose d'une commission dédiée à cette question avec des représentants de tous les groupes de référence. Elle organise son propre plan de recrutement sur cinq ans et produit chaque année un rapport sur les progrès réalisés en terme de recrutement des populations sous-représentées dans l'entreprise.

7 • PROMOTION ET RESPECT DES STIPULATIONS DES CONVENTIONS DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL (OIT)

Le groupe RATP a publié en 2011 un Code d'éthique qui se fonde sur les six valeurs communes au Groupe : l'humain, l'attachement à l'intérêt général, le respect, le professionnalisme au service des clients, le goût du défi, l'ouverture.

Ce Code, destiné à tous les cadres et agents de maîtrise managers du Groupe, s'inscrit dans la continuité des engagements déjà pris par la maison-mère. Elle a adhéré depuis 2003, au Pacte mondial des Nations Unies et aux dix principes universels énoncés dans les domaines des droits de l'Homme.

Le Code d'éthique rappelle les engagements et les obligations d'exemplarité de chaque salarié dans son activité professionnelle (respect des personnes, de la concurrence, confidentialité et sûreté de l'information,

relation avec les fournisseurs...). L'élimination des discriminations en matière d'emploi et de profession est une politique à part entière (voir paragraphe supra).

Le Code d'éthique est accessible sur l'Intranet du Groupe, en langues française et anglaise. Une formation *e-learning* accompagne son déploiement (les détails figurent dans le volet sociétal).

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

Toutes les filiales de Grande-Bretagne et des États-Unis intègrent les principes de l'OIT depuis de très nombreuses années. London United s'assure que tous ses fournisseurs sont en conformité avec « l'*Ethical Trading Initiative Code* », internationalement reconnu en termes de bonnes pratiques au travail telles que définies par l'OIT. Par ailleurs, l'opérateur met à disposition de l'autorité organisatrice des statistiques relatives au respect de la diversité.

En Italie, lors des appels d'offre, les entreprises doivent produire un document spécifique attestant qu'elles sont en règle avec toutes les obligations légales en matière d'emploi et de respect des principes de l'OIT.

INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES

1 • POLITIQUE GÉNÉRALE EN MATIÈRE ENVIRONNEMENTALE

Être exemplaire en matière environnementale est l'une des ambitions du groupe RATP qui entend être un acteur de référence dans le développement de solutions de mobilité durable.

L'éco-conception des projets, les achats responsables et le management environnemental des sites industriels sont au cœur de la politique d'exemplarité des pratiques professionnelles.

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

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

Le Groupe a formalisé en 2009 ses priorités environnementales à partir d'une analyse risques/opportunités selon le principe suivant : les risques que l'activité d'une entreprise fait peser sur son milieu constituent un risque pour l'entreprise elle-même.

Une unité « innovation et développement durable » pilote la politique environnementale. Elle assure les veilles normative et réglementaire françaises et de la Communauté européenne, apporte une expertise environnementale à la direction générale, aux départements et aux filiales, organise la formation des personnels, anime le réseau des correspondants environnement du Groupe et diffuse les meilleures pratiques professionnelles.

Des correspondants environnement sont désignés au sein des départements, de chaque site industriel et de certaines filiales, pour échanger sur les bonnes pratiques environnementales dans le cadre du réseau Environnement, définir et adapter les plans d'actions locaux à l'évolution réglementaire.

Un système spécifique de management environnemental des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) au sens de la réglementation française, est instauré pour la maison-mère et les filiales concernées du Groupe.

Certaines filiales ont pris des mesures concrètes pour prévenir et réduire les principaux risques environnementaux et les pollutions générées par leurs

activités d'exploitation. Deux d'entre elles, à Manchester et en Afrique du Sud, sont certifiées ISO 14001.

Sites industriels certifiés ISO 14001		31/12/13
Nombre		61
Sites industriels dotés d'un système de management environnemental (SME)		31/12/13
Nombre		75

Pour la maison-mère, 59 sites industriels sont aujourd'hui certifiés ISO 14001, soit 65 % et 72 se sont dotés d'un système de management environnemental (SME), soit 80 %.

En 2013, le département de la maintenance des bus a obtenu une certification multi-sites ISO 14001. Celui de la maintenance du matériel ferroviaire, dont les sites sont certifiés ISO 9001 et ISO 14001, déploie progressivement un système de management intégré QSE (Qualité-Sécurité-Environnement) sur ses sites.

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

Nombre d'heures de formation en matière de protection environnementale et de qualité (maison-mère)		31/12/13
Nombre d'heures		10 238

En 2013, 10 238 heures ont été consacrées à la formation et à la sensibilisation des salariés de la maison-mère. Ces formations transversales ont concerné 1247 salariés.

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

- Des formations spécialisées ;
- Une communication interne suivie ;
- Des « petit-déjeuner conférences » accessibles à tous les salariés ;
- La publication de guides pratiques ;
- Les Trophées RATP des projets éco-conçus (depuis 2012) et les Trophées des achats responsables (depuis 2013).

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

Pilotage et traitement des risques environnementaux

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

Les champs électromagnétiques (CEM)

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

L'air en milieu souterrain

La qualité de l'air en milieu souterrain est une préoccupation de la RATP. Elle fait l'objet d'une attention particulière et d'un programme d'actions continu :

- Un réseau de surveillance de la qualité de l'air permet de suivre en continu l'évolution des paramètres gazeux et particulaires dans trois stations de métro et gares de RER. Les mesures hebdomadaires et le bilan annuel de cette surveillance sont disponibles sur le site Internet de l'entreprise depuis 2008. Des campagnes de mesures ponctuelles renforcent cette surveillance ;
- La maison-mère collabore à une étude pilotée par l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES) sur la qualité de l'air en souterrain et a mené à bien une recherche sur le niveau d'exposition des voyageurs à la pollution de l'air à bord des bus, ainsi que sur l'évaluation des émissions diesel lors de chantiers de maintenance ou de rénovation en souterrain.

L'acoustique

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

Le risque majeur de crue

Le risque inondation est un risque reconnu comme majeur pour le réseau souterrain en Île-de-France. Un plan d'actions, sous l'autorité des pouvoirs publics, a été établi pour prévenir les risques liés à une crue centennale de la Seine.

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

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

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

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

2 • POLLUTION ET GESTION DES DÉCHETS

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

Qualité de l'air en souterrain

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

En 2013, d'importants efforts de modernisation du parc de trains ont eu lieu avec le remplacement de matériels à systèmes de freinage mécanique par des matériels dotés d'un système performant de freinage électrodynamique. Sur la ligne A du RER, les trains les plus émissifs sont progressivement remplacés.

Qualité de l'air en ville

Au 31 décembre 2013, la maison-mère exploite 4 521 bus dont plus de la moitié est déjà conforme à la norme Euro 5 ou supérieure (Euro 5-EEV) en terme d'émissions de polluants. En 2013, la maison-mère a passé commande de 239 bus à la norme EEV, de 179 bus à la norme Euro 6 et de 45 bus hybrides. Fin 2013, 916 bus du parc RATP sont à la norme EEV.

Nombre de filiales ont renouvelé leur flotte de matériel roulant, soit avec des bus hybrides (London United en Grande-Bretagne), soit avec des flottes aux normes Euro 4, 5 et 6 (par exemple les filiales de Bourges, de Haute-Savoie, de Vienne et d'Annemasse en France, les filiales du Surrey en Grande-Bretagne). La moitié du parc de véhicules de la filiale de Bourges fonctionne au Gaz Naturel Véhicule et l'autre fonctionne à la norme Euro 5.

Qualité de l'eau

Sites équipés d'un système de recyclage des eaux 31/12/13

Nombre	42
--------	----

Depuis 2012, les nouveaux sites de maintenance et de remisage (SMR) de la maison-mère sont tous équipés d'un système de recyclage permettant de

limiter considérablement l'utilisation des ressources en eau. Pour assurer la conformité de ses rejets dans le réseau d'assainissement, la maison-mère a équipé la majorité de ses sites industriels d'une station de traitement des eaux résiduaires industrielles (station ERI). Les machines à laver des tramways sont équipées depuis 2012 d'un système de recyclage des eaux (sites de maintenance des lignes T2, T3b, T5 et T7 depuis 2013). Cette solution est désormais standard dans les nouveaux projets. Des analyses d'auto-surveillance des rejets industriels sont effectuées sur l'ensemble des sites industriels.

De nombreuses filiales ont réalisé des investissements afin de prévenir les pollutions des sols et des eaux. Certaines filiales disposent également d'une station de retraitement des eaux permettant de recycler l'eau et de la réutiliser (La Roche-sur-Yon, Manchester, Londres).

STI Centre utilise des produits biodégradables sur base végétale pour le nettoyage intérieur des autocars.

En Algérie, RATP El Djazair a mis en place un système d'aspiration d'hydrocurage pour éviter les rejets de calcite.

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

Sites tertiaires et industriels impliqués dans le tri sélectif 31/12/13

Récupération des déchets selon leur nature : métaux, papier, verre, organique (hors chantier)

Nombre	115
--------	-----

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

Déchets non dangereux (quantité totale) 31/12/13

Tout résidu non toxique provenant de l'ensemble des activités (hors chantier)

Tonne	17 076
-------	--------

En 2013, la maison-mère a traité 16 507 tonnes de DND par l'intermédiaire de ses différents marchés.

Déchets dangereux (quantité totale) 31/12/13

Déchets issus des activités industrielles représentant un risque santé ou environnement et nécessitant un traitement adapté et un contrôle administratif renforcé (hors chantier)

Tonne	4 849
-------	-------

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

- Réduction de 5 % de la production de déchets;
- Augmentation de 10 % de la part de valorisation matière.

Depuis plusieurs années, elle a mis en place un tri sélectif des déchets sur ses sites industriels et tertiaires.

Un grand nombre de filiales en France et à l'international ont mis en place le tri des déchets et le traitement des déchets industriels (boues, huiles usées, hydrocarbures, filtres, etc.). En France, la filiale STI Centre a signé un contrat de maintenance des pneumatiques qui prend en charge le recyclage des pneumatiques usagés.

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

La RATP se montre active pour prévenir les conflits avec ses riverains, en instruisant les questions acoustiques et de vibrations posées par les projets de construction aux abords de ses infrastructures.

Plaintes « riverains » : recensement et suivi des plaintes

La maison-mère répond à toute plainte de riverains franciliens. L'accroissement de leur nombre, au cours des vingt dernières années, traduit l'évolution de la sensibilité des riverains au bruit. Il est lié aussi à l'intensification progressive de l'offre de transport. Les plaintes de riverains donnent lieu à des diagnostics des infrastructures voire de mesures acoustiques et/ou vibratoires détaillées au domicile du plaignant.

Reclamations des parties prenantes concernant le bruit et les vibrations	31/12/13
Nombre	416

49 % des réclamations sont relatives aux bruits et vibrations des infrastructures ferroviaires; le reste englobe les nuisances sonores liées aux ouvrages annexes débouchant sur la voie publique (ventilateur, escalier mécanique, etc.) ainsi que les bruits issus des ateliers et sites de remisage des autobus.

Nuisances sonores

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

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

Personnes exposées au seuil limite de la Directive UE 2002/49/CE	31/12/13
Nombre	7 128

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

3 • UTILISATION DURABLE DES RESSOURCES

Eco-conception des projets

La maison-mère met en œuvre une démarche d'éco-conception sur l'ensemble de ses projets d'infrastructures, d'espaces et de matériels roulants.

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

Consommation totale d'eau rattachée à un réseau public (Quel que soit son usage)	31/12/13
m ³	920 531

La consommation d'eau connue au 31 janvier 2013 pour l'année 2013 sur la base des factures réceptionnées est de 920 531 m³.

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

Politique papier

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

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

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

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

Le plan stratégique Groupe *Vision 2020* reprend les engagements de la politique énergie climat visant à réduire les émissions de GES et la consommation énergétique de la maison-mère de 15 % par km x voyageur sur la période 2004-2020.

Les pratiques des filiales portent essentiellement sur la mise en place d'une série d'aménagements et de dispositifs visant à une réduction des consommations d'énergie fossile (gasoil, essence, gaz, fioul).

Efficacité énergétique globale des transports du Groupe

Développement des tramways

Le Groupe favorise le développement des mobilités avec de basses émissions de CO₂, et en particulier le développement du tramway, qui est le mode de transport le plus sobre en énergie.

Modernisation du parc de bus

En 2013, la RATP a passé commande de 45 bus hybrides, dont 15 ont été livrés et mis en service. Le gain d'efficacité énergétique mesuré en situation d'exploitation varie entre 20 et 25 %.

En Grande-Bretagne, la filiale de Londres a augmenté sa flotte de 27 à 82 bus hybrides en 2013. Celles du Surrey ont installé des systèmes de régulation et de contrôle à bord des véhicules avec l'objectif de réduire d'au moins 4 % la consommation de carburant, associée à l'utilisation du biogazole. La RATP est partenaire du projet de démonstrateur Ellisip de bus hybride rechargeable et électrique.

Modernisation du parc de trains

En 2013, d'importants efforts de modernisation du parc de trains ont eu lieu :

- Le remplacement progressif du matériel de la ligne A par de nouveaux trains, permet d'obtenir un gain de consommation d'énergie de 20 à 55 % en fonction des matériels remplacés ;
- La mise en service du nouveau matériel roulant sur les lignes 2, 5 et 9, génère une économie d'énergie électrique de 30 % par rapport aux anciens trains.

À Manchester, la filiale s'est dotée d'une flotte de tramways plus performants en termes de consommation électrique.

La filiale de Florence élabore un projet pour optimiser la consommation énergétique des tramways.

Maintenance et éco-conduite

Deux mesures permettent d'améliorer encore la sobriété énergétique des transports en Île-de-France :

- La formation des conducteurs à l'éco-conduite. Un concours interne, l'écochallenge, est organisé depuis 2008. Il associe machinistes et mainteneurs et récompense les équipes les plus performantes en terme de gain de consommation de carburant ;
- L'optimisation énergétique des logiciels de conduite en marche économique pour l'heure de pointe ou les heures creuses sur les lignes automatiques.

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

La filiale d'Algérie sensibilise les conducteurs à l'éco-conduite, tout comme de nombreuses filiales françaises à Bourges, dans le Val-de-Marne, dans le Val d'Oise, à Charleville-Mézières et en Haute-Savoie, ainsi que la filiale Mobicité (transport à la demande).

Gares et stations

La maison-mère a lancé un programme (2013-2015) de *relamping* à LED de l'ensemble des stations et des gares de son réseau soit près de 250 000 points lumineux. La baisse de consommation énergétique devrait atteindre 50 % sur la partie éclairage.

En 2013, la maison-mère devient partenaire du nouvel institut de recherche Efficacity. Elle y pilote le programme « Pôle gare hub énergétique ».

Patrimoine immobilier

La maison-mère gère 270 000 m² de bâtiments tertiaires en Île-de-France et environ 70 bâtiments. Depuis 2010, une quarantaine d'audits énergétiques a été réalisée sur des bâtiments tertiaires et sur les sites industriels. Les consommations énergétiques des bâtiments tertiaires ont été réduites de 11 % en trois ans (avec une réduction de 45 % pour le siège social).

En 2013, des panneaux photovoltaïques ont été déployés sur les nouveaux sites de maintenance et de remisage des tramways T3 et T5.

En Grande-Bretagne, les bâtiments des filiales de Manchester, d'une filiale du Surrey et de Bournemouth sont équipés de LED, de détecteurs de présence, d'interrupteurs automatiques, de systèmes de veille et de systèmes de programmation du chauffage. La filiale de Florence a installé un système de chauffage avec horaires optimisés dans tous les bâtiments et des interrupteurs électriques dans les bureaux.

Développement des solutions d'écomobilité

Le Groupe a retenu trois principaux axes de développement : la diversification de l'offre de transport avec des services complémentaires de mobilité pour répondre aux attentes des voyageurs d'une continuité de service « porte à porte » ; la simplification de l'usage des transports collectifs par une organisation des espaces facilitant les correspondances entre les différents services de mobilité ; l'intégration de la dimension d'écomobilité dans les programmes de développement des infrastructures.

3.4 L'utilisation des sols

La maison-mère s'est engagée avec la Ville de Paris dans une démarche de forte densification concernant à la fois les utilisations du foncier et les usages de son parc tertiaire.

La transformation de l'ancien centre bus de Lagny-Pyrénées à Paris entreprise en 2012, va permettre la construction d'un ensemble immobilier comprenant en sous-sol, un centre de remisage et d'entretien pour les bus de la RATP et en surface, dix bâtiments de bureaux. L'espace libéré conduira à la création d'une crèche et d'un collège (fin des travaux prévue pour 2017).

4 • CHANGEMENT CLIMATIQUE

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

Émission de gaz à effet de serre des bâtiments 31/12/13

Tonnes de CO ₂ équivalent	91 631
Indicateur Groupe	

Émission de gaz à effet de serre de la traction (modes ferrés et bus) 31/12/13

Tonnes de CO ₂ équivalent	480 855
Indicateur Groupe	

Politique climat

La politique Énergie et climat de la maison-mère vise à poursuivre l'accroissement de sa sobriété énergétique et à réduire son empreinte carbone.

Bilan carbone

La maison-mère réalise un bilan actualisé de ses émissions de gaz à effet de serre tous les trois ans. Ces calculs montrent une diminution de 6 % des émissions de GES liées à la consommation énergétique sur la période 2004-2012, à offre constante.

Projet de recherche européen « Ticket to Kyoto »

L'objectif du projet européen et partenarial d'innovation « Ticket to Kyoto », lancé en 2011 pour une durée de quatre ans, est d'échanger et d'expérimenter des solutions afin de limiter les émissions de CO₂ des transports en commun. Ce projet regroupe cinq partenaires, opérateurs et autorité organisatrice de transport public urbain : STIB pour Bruxelles, RET pour Rotterdam, moBiel pour Bielefeld, TfGM pour Manchester et la RATP.

L'affichage de l'empreinte carbone par mode et par voyageur

En 2013, la maison-mère a mis en place l'affichage de l'empreinte carbone par mode et par voyageur dans toutes les gares et stations du réseau francilien, dans les tramways et les bus ainsi que sur son site internet. Cet affichage permet à chaque voyageur de connaître les émissions de dioxyde de carbone générées par son trajet. En 2013, le mode bus affiche un taux d'émission CO₂ de 103,3 g par km x voyageur, le métro de 4, le RER de 4,2 et le tramway, le mode le plus performant, de 3,1.

En France, les filiales en Champagne dans la Marne ont signé un engagement CO₂ sur trois ans avec l'Ademe.

4.2 L'adaptation aux conséquences du changement climatique

Une étude a été réalisée en 2010 sur l'adaptation des infrastructures de la maison-mère aux conséquences du changement climatique. Il en ressort une faible sensibilité de celles-ci aux évolutions du climat, hormis l'augmentation du risque inondation. Le risque de crue centennale de la Seine est traité dans le paragraphe relatif aux moyens consacrés à la prévention des risques environnementaux.

La maison-mère a adapté le matériel roulant en prévision de variations climatiques plus fortes (vitrage athermique des bus, ventilation réfrigérée à bord des matériels roulants).

Adaptation aux conditions météorologiques sévères

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

En France, notamment en Haute-Savoie, à Genève et en Grande-Bretagne dans les filiales du Surrey, des équipements spécifiques enneigement (saleuse, fraise à neige, etc.) sont prévus.

Certaines filiales ont élaboré des schémas de transport adaptés en période hivernale, des plans de prévention climat ou des plans intempéries. C'est le cas en France des filiales du Centre et de Boulogne-sur-Mer.

Manchester a mis en place une série de procédures dans le cadre d'un plan climat incluant les phénomènes d'enneigement, la canicule et les crues pouvant affecter le matériel et les infrastructures.

En Italie, la filiale de Florence a réalisé un plan neige pour assurer une exploitation maximale du tramway. Au Maroc, Casa Tram a élaboré un plan de prévention du risque inondation.

5 • PROTECTION DE LA BIODIVERSITÉ

Les mesures prises pour préserver ou développer la biodiversité

Les efforts de protection de la biodiversité portent essentiellement sur la végétalisation des réseaux et des infrastructures et le respect de la biodiversité locale. En Île-de-France, la maison-mère privilégie la végétalisation des plateformes des nouveaux tramways.

En Grande-Bretagne, les filiales de Manchester et de Bournemouth ont entrepris la végétalisation des centres d'exploitation et de remisage. Manchester a également entrepris une opération de végétalisation dans le cadre du nouveau dépôt de Trafford et a créé un jardin potager à disposition du personnel.

À Florence, une grande partie de la plateforme du tramway exploité RATP Dev est couverte de sedum.

En Afrique du Sud, les espèces végétales agrémentant les sites sont toutes des espèces locales.

INFORMATIONS SOCIÉTALES

1 • IMPACT TERRITORIAL, ÉCONOMIQUE ET SOCIAL DE L'ACTIVITÉ

Améliorer l'efficacité des transports publics, en termes de maillage et de fréquence, c'est contribuer efficacement au développement économique et social d'un territoire qui jouira d'une plus forte attractivité (installation d'entreprises, commerce, tourisme). Chaque euro investi dans le transport public génère quatre euros de retombées dans le reste de l'économie (chiffres UITP – *International association of public transport*).

1.1 En matière d'emploi et de développement régional

L'UITP a établi, dans son observatoire de l'emploi dans les transports publics, que les opérateurs de transport étaient le plus souvent dans le Top 5 des employeurs d'une région. Cette règle se vérifie pour la RATP en Île-de-France. À la RATP, la mise en place d'une nouvelle infrastructure de transport s'accompagne d'une croissance des recrutements. Les emplois directs créés dans ce cadre sont traités dans le volet social.

La réalisation d'infrastructures de transport entraîne également la création d'emplois indirects, notamment dans la chaîne d'approvisionnement. Très concrètement, les 2 310 M€ de chiffre d'affaires achats (chiffre d'affaires achats facturés) de la maison-mère en 2013 ont induit 28 000 ETP (Equivalent temps plein) chez les fournisseurs de la RATP en France. Ce chiffre inclut 9 700 ETP auprès de l'ensemble des titulaires de marché et 18 300 ETP auprès de leurs sous-traitants. Le ratio est ainsi de douze ETP par M€ de chiffre d'affaires achats.

1.2 Sur les populations riveraines et locales

La Fondation groupe RATP, a poursuivi en 2013 l'accompagnement des mises en service des nouveaux tramways en Île-de-France, en subventionnant des actions qui contribuent à l'insertion professionnelle et économique des jeunes.

Elle a aussi signé, en 2012 et 2013, des conventions triennales avec l'Adie (Association pour le droit à l'initiative économique) : 44 micro-entreprises ont été créées autour du tramway T1 et huit dans l'agglomération de Charleville-Mézières. De plus, des filiales de RATP Dev vont accompagner en communication les actions locales de l'Adie, dans les villes de Boulogne-sur-Mer, Charleville-Mézières, Bourges, Reims, Évreux, Rennes et La Roche-sur-Yon.

Le groupe RATP a signé un partenariat avec la Fondation Agir Contre l'Exclusion (FACE) qui se traduit par la participation de filiales de RATP Dev à des clubs d'entreprises en France (Trappes/Saint-Quentin-en-Yvelines, La

Roche-sur-Yon, Châteauroux, Reims/Châlons-en-Champagne) et à l'étranger (Casablanca au Maroc).

Enfin, la maison-mère et le Club Régional d'Entreprises Partenaires de l'Insertion d'Île-de-France (CREPI) ont conclu, en novembre 2013, une convention visant à faciliter l'insertion professionnelle de franciliens éloignés de l'emploi.

2 • RELATIONS ENTRETENUES AVEC LES PERSONNES OU LES ORGANISATIONS INTÉRESSÉES PAR L'ACTIVITÉ DE LA SOCIÉTÉ

2.1 Conditions de dialogue avec ces personnes ou organisations

2.1.1 LES RELATIONS AVEC LES INSTITUTIONNELS

Les relations avec les institutionnels et particulièrement avec les autorités organisatrices de transport, font partie intrinsèque de l'activité des transporteurs. La bonne qualité de ces relations est une condition déterminante pour l'implantation et le développement futur des réseaux. Aussi, le groupe RATP y prête un soin particulier dans les pays et les régions où il exploite des réseaux.

Pour la maison-mère, un contrat pluriannuel d'une durée de 4 ans est signé avec le Stif, l'engageant à réaliser un certain nombre d'objectifs en matière de qualité et d'offre de service avec un mécanisme de bonus/malus. Un délégué au contrat Stif, rattaché à la direction générale, est chargé de suivre les termes du contrat. Pour RATP Dev, les marchés sont soumis à un appel d'offres préalable. La nature des relations avec les institutionnels dépend en grande partie des termes du contrat, variables d'un pays à l'autre, notamment en ce qui concerne le portage des risques industriels et commerciaux.

La maison-mère dispose d'une entité qui consacre une grande partie de son activité aux relations avec les acteurs institutionnels des territoires : élus départementaux, des communautés d'agglomérations et des communes ainsi que leurs différentes formes d'association.

Elle a créé, à cette fin, des « agences de développement territorial » dans chaque département d'Île-de-France. Elles entretiennent un dialogue et une coopération avec ces acteurs institutionnels, dans le but d'améliorer, au quotidien, le service rendu à la population et d'envisager les investissements souhaitables pour développer l'offre de transport, dans l'intérêt partagé des territoires et de la maison-mère.

RATP Dev a créé en janvier 2013 un club d'élus ouvert aux maires et aux présidents d'agglomération, afin de mieux prendre en compte leurs attentes et celles des populations desservies. Chaque année, le Groupe participe au salon de l'Association des Maires de France et adresse quatre fois par an, une newsletter institutionnelle à quelque 1 500 contacts (élus, services, collaborateurs).

2.1.2 LES ASSOCIATIONS DE VOYAGEURS DU TRANSPORT

L'information des voyageurs est une préoccupation permanente du groupe RATP. En Île-de-France, un protocole de concertation, signé en 2005, préside aux conditions du dialogue avec 19 organisations nationales de consommateurs et d'usagers du transport. La concertation est animée par un responsable dédié, assurant également des fonctions de médiateur. En 2013, les échanges ont porté notamment sur le Grand Paris, la direction de ligne unifiée avec la SNCF sur le RER B, la propreté, l'éclairage à LED des stations et des gares. Une lettre trimestrielle aux associations et un bilan annuel complètent ces échanges. Deux représentants d'associations siègent au Conseil d'administration de la RATP.

Pour les filiales de Bourges et de Florence, les relations avec ces associations se font par l'intermédiaire ou en soutien de l'autorité organisatrice. En Grande-Bretagne, cela fait partie du dialogue général que les entreprises entretiennent avec les parties prenantes.

Le Groupe échange également « en direct » avec la communauté des voyageurs par le biais des médias sociaux (comptes Twitter, RATP Scope et Facebook); et plus particulièrement sur le sujet du recrutement via un compte Twitter dédié, LinkedIn et Viadeo. La RATP participe à la démarche globale d'ouverture des données publiques (Open Data) initiée par l'État français. Elle permet ainsi à la communauté des développeurs de créer de nouvelles applications au service des voyageurs.

2.1.3 LES ASSOCIATIONS DE DÉFENSE DE L'ENVIRONNEMENT

La maison-mère poursuit son partenariat avec deux associations de la Région Île-de-France : Airparif, association agréée par le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie en charge de la surveillance de la qualité de l'air francilien et Bruitparif (observatoire du bruit en Île-de-France). Elle est à ce titre membre du conseil d'administration de Airparif et participe à l'assemblée générale de Bruitparif. Elle fournit ses éléments de cartographie du bruit, conformément à la charte de l'élaboration de la cartographie régionale du bruit en Île-de-France.

Au-delà des relations avec les associations, elle entretient une collaboration avec l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) sur les problématiques de maîtrise de l'énergie et de sensibilisation du grand public aux enjeux environnementaux.

Pour les filiales françaises de RATP Dev, les relations se font en général sur sollicitation de l'autorité organisatrice. Les échanges sont fréquents en Grande-Bretagne et aux États-Unis.

2.1.4 LES ASSOCIATIONS REPRÉSENTANT LES PERSONNES HANDICAPÉES ET À MOBILITÉ RÉDUITE

Conformément à la loi de 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », le groupe RATP poursuit en France la mise en accessibilité de ses réseaux, à l'exception du métro historique parisien, reconnu comme une exception par le législateur. Le groupe RATP s'est engagé dans une politique volontariste pour faciliter l'égalité d'accès au transport. Celle-ci est co-construite par la maison-mère et les associations :

- Depuis 2009, un protocole de concertation entre la maison-mère et neuf associations représentant les personnes handicapées et à mobilité

réduite, encadre la façon de travailler. Outre des réunions mensuelles, un Comité consultatif de l'accessibilité se réunit deux fois par an, en présence du Président-directeur général du groupe RATP ;

- Pour contribuer à l'autonomie des personnes en situation de handicap mental et cognitif, une démarche pédagogique a été élaborée avec les associations spécialistes et un centre de recherche ;
- Une formation spécifique, élaborée en partenariat avec les associations, est dispensée aux conducteurs d'autobus qui seront tous sensibilisés d'ici 2015.

La maison-mère a mis en place en 2000 une mission Accessibilité dédiée et un ambassadeur de la mobilité a été nommé en 2013.

En dehors de l'Île-de-France, les filiales travaillent avec des associations spécialisées (par exemple, Charleville-Mézières intègre les attentes de l'association des Paralysés de France). Certaines assurent des transports à la demande pour les personnes à mobilité réduite (Annemasse, Moulins).

À l'international, la mobilisation pour l'amélioration de la mobilité des personnes en situation de handicap est aussi très forte. La filiale londonienne travaille avec l'Institut national royal pour les non-voyants et a ainsi amélioré le service et la formation de ses conducteurs. Bournemouth aide les personnes handicapées à voyager de façon autonome en leur réservant des places à bord des bus. Une filiale du Surrey a conduit une enquête avec le « Sutton Seniors Forum » pour améliorer l'accessibilité des bus et des cars pour les personnes âgées.

En Algérie, une journée de visite a eu lieu à l'intention des personnes à mobilité réduite sur le tramway de Constantine. En Italie, Florence teste les arrêts de tramway avec des associations de personnes à mobilité réduite et de non-voyants.

Enfin, FlexCité, filiale de RATP Dev a été créée en 2003 avec la participation du groupement pour l'insertion des personnes handicapées. Dans six départements d'Île-de-France et en région Rhône-Alpes, 50 % des transports à la demande sont dédiés aux personnes à mobilité réduite.

2.1.5 LES ASSOCIATIONS D'INSERTION

La maison-mère développe, depuis plusieurs années, une démarche pédagogique visant à expliquer l'utilisation des transports (lecture de plans, connaissance des différents modes...) à des populations socialement fragiles et à les aider par ce biais dans la recherche d'un emploi. En 2013, environ 210 « ateliers de mobilité » ont été animés par des salariés volontaires au profit d'environ 2450 bénéficiaires. Une convention autorise la Fondation Agir Contre l'Exclusion (FACE) de Paris à exploiter le savoir-faire pédagogique de la RATP pour former ses propres publics.

L'insertion des jeunes vers l'emploi est également une préoccupation des filiales de RATP Dev. Ainsi, la filiale de Moulins forme et emploie ponctuellement des élèves de l'école de la deuxième chance. Les filiales anglo-saxonnes s'adosent aux dispositifs d'insertion vers l'emploi proposés par les plans gouvernementaux.

Enfin, en Île-de-France, la maison-mère conduit une politique active d'assistance aux personnes en situation d'exclusion rencontrées sur ses réseaux. Une structure opérationnelle dédiée, le « Recueil social » effective, 24 heures sur 24, un travail sur les réseaux pour entrer en contact avec les personnes les plus démunies et les conduire, si elles le souhaitent, vers des structures d'hébergement. Cette démarche de lutte contre la grande

exclusion s'adosse à des partenariats publics et privés comme par exemple, la Direction régionale interdépartementale de l'hébergement et du logement de Paris, le SamuSocial de Paris, les mairies d'arrondissements ainsi que les services spécialisés de l'État.

2.1.6 LES RELATIONS AVEC LES ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT

Le groupe RATP a une longue tradition de partenariats avec les établissements d'enseignement. Différentes actions sont mises en place à destination des jeunes pour :

- Les sensibiliser au bon usage des transports, au respect des règles et de la civilité. En 2013, en collaboration avec le Rectorat de Paris, la maison-mère a proposé un kit pédagogique « La civilité, ça change la ville », conçu en partenariat avec les corps d'inspection de l'Académie de Paris et les experts éducation du Web pédagogique. Pour la troisième année consécutive, elle a relancé la campagne « Restons civils sur toute la ligne » qui a été notamment l'occasion de rencontres sur le terrain avec les personnels et les voyageurs. La filiale de Vierzon a élaboré un code de bonne conduite engageant les parents et les enfants. Annemasse et les filiales du Surrey organisent des visites de dépôts d'autobus pour faire passer les messages;
- Les former à la sécurité : les filiales de Haute-Savoie et de la Marne ont mis en place des exercices d'évacuation des cars en cas d'incidents;
- Offrir des opportunités aux jeunes en difficulté : à Manchester, un partenariat avec un collège offre des opportunités à des élèves en difficulté. La Fondation groupe RATP encourage des jeunes issus de milieux modestes : 60 élèves ou étudiants ont bénéficié de bourses d'études et 28 ont été accompagnés par un mentor en Île-de-France dans le cadre de partenariats avec des grandes écoles. Une convention de même nature a été signée avec l'École nationale supérieure d'ingénieurs de Bourges. Le programme s'est élargi à l'international, à Johannesburg (Afrique du Sud) au bénéfice de jeunes d'un bidonville.

2.2 Actions de partenariat et actions de la Fondation Groupe RATP

2.2.1 LES ACTIONS DE PARTENARIAT

En Île-de-France, la RATP a pour ambition de créer des rencontres et d'améliorer la proximité avec ses clients. Le département de la communication et de la marque noue des partenariats avec les acteurs clefs de la ville et les institutions culturelles. En 2013, 58 partenariats culturels, 10 partenariats sportifs et 18 partenariats institutionnels ont été conclus.

De nombreux partenariats concernent la promotion du sport et de ses valeurs : la filiale de Bourges est partenaire de la ligue féminine de basket et des premiers états généraux du sport féminin en équipe ; Vierzon sponsorise un club cycliste. À l'international, les filiales de Manchester et de Johannesburg sponsorisent des clubs de football.

Les filiales de Grande-Bretagne sont impliquées dans des opérations de mécénat. Ainsi, l'une d'elles finance des opérations caritatives dans le cadre d'un partenariat avec le Rotary et élit chaque année un partenaire privilégié : le Royal Masden Hospital Cancer Appeal, en 2013.

2.2.2 LES ACTIONS DE LA FONDATION GROUPE RATP

La Fondation groupe RATP soutient des projets sur des territoires desservis par le Groupe, en Île-de-France, en France et à l'international, dans le cadre d'un plan quinquennal 2011-2015.

Elle investit le champ social au travers de trois domaines d'action :

- Le « lien et l'entraide » accompagne des associations de proximité qui mènent des actions de lien social et d'entraide intergénérationnelle auprès d'habitants d'un même quartier ;
- « L'égalité des chances » vise à développer les talents et les compétences de populations en difficulté afin de rendre la réussite de chacun possible ;
- « L'accès à la culture et à l'éducation » est un programme de découverte culturelle pour des personnes qui ne peuvent accéder aux musées. La Fondation offre un accès personnalisé et des visites conférences dans des établissements culturels à des familles d'Île-de-France et de Charleville-Mézières. À l'international, la fondation contribue à l'accès à l'école, aux soins et à la nourriture de fillettes d'un bidonville de Bombay et du bidonville Alexandra de Johannesburg.

Au total, en 2013, la Fondation a soutenu environ 235 projets dont 85 % en Île-de-France, 11 % en France et 4 % à l'international.

3 • SOUS-TRAITANCE ET FOURNISSEURS

Pour ce premier exercice de *reporting* du groupe RATP, les questions de la sous-traitance et des fournisseurs sont présentées pour la maison-mère. Pour RATP Dev, la faiblesse des volumes d'achats hors énergie et la diversité des contextes locaux ne permettent pas de présenter des informations précises. La contribution de la filiale à cet indicateur fait partie des pistes de progrès.

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

Pour l'année 2013 :

- 113 acheteurs (plus de 70 %) ont reçu une formation aux achats responsables dont l'objectif était l'appropriation de la politique, l'identification des enjeux, l'acquisition d'un socle commun de compétences et le partage de bonnes pratiques ;
- Pour valoriser cette démarche, la 1^{re} édition des Trophées des achats responsables a permis de récompenser les bonnes pratiques et de donner de la visibilité aux dossiers les plus exemplaires dans trois catégories de prix : environnement, achats solidaires et relations fournisseurs.

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

Le développement des achats socialement responsables se poursuit auprès des publics éloignés de l'emploi, selon deux axes.

- 140 000 heures d'insertion ont été réalisées en 2013, 320 personnes ont bénéficié de ce dispositif. Le suivi des clauses, conduit avec les parties prenantes internes et des facilitateurs a constitué un axe de travail en 2013. La collaboration avec neuf facilitateurs implantés en Île-de-France permet un suivi quantitatif et qualitatif de 80 % des clauses;
- Les achats auprès du secteur adapté et protégé (SAP) ont représenté 630 k€.
- Les conditions de travail chez les fournisseurs constituent un point de vigilance pour les acheteurs. (Voir le paragraphe sur la loyauté des pratiques.)

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

Sur les quelque 4 524 fournisseurs directs que compte la RATP en 2013 : 66,2 % sont des PME et 18,3 % du CA achats global ont été effectués auprès de ces structures.

Pour soutenir le tissu des PME, la RATP s'est engagée à leur faciliter l'accès à ses marchés en mettant en œuvre plusieurs leviers : l'allotissement, la simplification des procédures et la possibilité de groupements d'entreprises. La nomination d'un médiateur et l'enquête annuelle réalisée par « Pacte PME » auprès des fournisseurs RATP complètent ce dispositif. La maison-mère a proposé l'exploitation d'une trentaine de brevets RATP et parraine trois PME auprès d'autres grands comptes.

4 • LOYAUTÉ DES PRATIQUES

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

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

Le code d'éthique se décline en trois domaines : l'éthique d'entreprise, l'éthique d'employeur, l'éthique citoyenne. Pour accompagner la démarche, la RATP a mis en place en septembre 2013, une formation au format *e-learning*, obligatoire pour les 7000 encadrants de la maison-mère. La formation est en cours d'adaptation pour RATP Dev.

Des dispositifs spécifiques s'appliquent dans le cadre de la politique des achats et des relations avec les fournisseurs. Un code de conduite et de déontologie encadre la relation avec les fournisseurs (Instruction générale 499 b).

Des audits sociaux sont réalisés pour les marchés de l'habillement. Les résultats de ces audits, confiés à un cabinet indépendant, conditionnent

l'attribution des marchés et des actions correctives peuvent être demandées aux fournisseurs. Depuis 2000, plus de 45 sites ont été audités, soit quatre à cinq audits par an, et deux sites ont ainsi été refusés.

4.2 Mesures prises en faveur de la sécurité des voyageurs

Les informations sur la santé des voyageurs sont traitées dans le volet environnement.

La sécurité ferroviaire est une priorité absolue pour le groupe RATP. Depuis juillet 2012, il existe une délégation générale à la sécurité ferroviaire, directement rattachée au président-directeur général. La sécurité ferroviaire nécessite d'avoir une vision globale car elle intervient dans tous les métiers : ingénierie, maintenance et exploitation. Cette approche systémique fonde la reconnaissance du savoir-faire du groupe RATP, particulièrement à l'international. En Afrique du Sud comme en Algérie, des formations à la sécurité ferroviaire ont été faites aux personnels en charge de l'exploitation des réseaux ferrés.

La reconnaissance de l'expertise du Groupe en matière de management et de sécurité des exploitations s'est traduite par la nomination du directeur général de la joint-venture commune de Transdev et de RATP Dev au récent Comité exécutif opération et sécurité du réseau ferroviaire chinois. Il s'agit de la seule entreprise étrangère invitée à siéger, alors même que son activité d'exploitation reste limitée.

NOTE MÉTHODOLOGIQUE RELATIVE AU REPORTING EXTRA-FINANCIER

CADRE GÉNÉRAL

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

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

PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

Pour son premier exercice de reporting, le groupe RATP a choisi de reporter sur la maison-mère et onze filiales de RATP Dev implantées en France, en Europe et dans le monde et représentatives du cœur de métier du Groupe. Le périmètre du reporting a vocation à s'étendre dans les années à venir. Il représente 90,3 % du chiffre d'affaires du Groupe sur la base du CA 2013. Le périmètre exact de disponibilité des données est précisé pour chaque indicateur dans le reporting ci-après.

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

Informations sociales

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

Informations environnementales

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

Informations sociétales

« Prise en compte dans la politique d'achats des enjeux sociaux » et « Importance de la sous-traitance et prise en compte dans les relations avec les fournisseurs de leur RSE » : ces informations sont limitées au périmètre de la maison-mère en raison du faible volume d'achats réalisés par RATP Dev.

LIMITES MÉTHODOLOGIQUES

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

C'est le cas pour un indicateur consolidé Groupe relatif aux informations sociales, l'« absentéisme toutes causes confondues » qui est présenté en nombre de jours d'absence par salarié. En raison d'une différence de norme entre la maison-mère et RATP Dev, la direction financière a mis au point un correctif permettant de rapprocher les résultats afin de consolider les données.

Par ailleurs, les consommations d'eau totales de la maison-mère présentent une incertitude inhérente aux outils de reporting limitant le rapprochement des volumes facturés et des périodes de facturation.

CALENDRIER DE REPORTING

Afin d'intégrer le reporting extra-financier au rapport financier de l'entreprise, le calendrier du reporting RSE s'est rapproché du calendrier du reporting financier et couvre l'exercice clos 2013. Les informations sociales, environnementales et sociétales sont reportées sur l'année calendaire pleine soit la période du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2013 (douze mois).

Informations sociales

Les directions financière et des ressources humaines ont décidé que les données sociales quantitatives fournies pour le reporting étaient les données brutes issues des différents systèmes d'information à la date du 31 décembre 2013. De légères marges d'imprécision existent, mais suite à des tests effectués sur l'année 2012, elles ont été considérées comme non significatives.

Informations environnementales

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

- Un calcul « au plus près » du réel des consommations à partir des sources documentées (factures, relevés de compteurs) sur toute l'année.

COLLECTE DES INFORMATIONS ET RESPONSABILITÉS INTERNES

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

La collecte

Le processus de collecte des informations quantitatives du Groupe repose sur deux niveaux intermédiaires : la maison-mère et la filiale RATP Dev.

- 1. Pour la maison-mère :** la direction des ressources humaines (GIS) et l'unité innovation et développement durable (IDD) ont la responsabilité de produire et de vérifier les données brutes remontant de l'Epic, auprès d'un réseau de correspondants internes.
- 2. Pour RATP Dev :** la filiale produit et vérifie les données brutes remontées de ses filiales sauf pour les données relatives aux émissions de gaz à effet de serre (GES) et au bruit. Elles sont collectées par RATP Dev mais produites et vérifiées par l'unité IDD avec les méthodes et outils dédiés.

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

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

Les outils de reporting des données quantitatives :

- 1. Pour la maison-mère :** la collecte des données est effectuée à partir des systèmes d'information et des outils existants. Les données sociales sont agrégées et/ou converties par GIS à partir des systèmes d'information dédiés aux processus SIRH (Rhapsodie, Acciline). Les informations environnementales relatives aux consommations énergétiques, à l'eau et aux émissions de GES sont agrégées et/ou converties par l'unité IDD. Pour le calcul des émissions de GES, les facteurs d'émission utilisés sont ceux fournis par la base de données de l'Ademe (Base carbone®). Les données relatives au bruit sont traitées avec un logiciel de simulation acoustique.
- 2. Pour RATP Dev :** la filiale est dotée d'un outil informatique Hyperion qui collecte et traite automatiquement les données remontées des filiales sauf les données relatives aux émissions de GES et au bruit.

Le contrôle interne

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

RAPPORT DE L'UN DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

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

Exercice clos le 31 décembre 2013

En notre qualité de commissaire aux comptes de l'Epic RATP, désigné organisme tiers indépendant, dont la recevabilité de la demande d'accréditation a été admise par le COFRAC, et à la suite de la demande qui nous a été faite par l'Epic RATP qui a choisi de présenter dans son rapport de gestion les informations sociales, environnementales et sociétales consolidées relatives à l'exercice clos le 31 décembre 2013 (ci-après les « Informations RSE »), par référence à l'article L.225-102-1 du code de commerce, nous vous présentons notre rapport sur ces Informations RSE.

Responsabilité de la société

Il appartient au conseil d'administration d'établir un rapport de gestion qui, dans le cadre de la démarche volontaire de l'Epic RATP, comprend les Informations RSE prévues à l'article R.225-105-1 du code de commerce, préparées conformément à l'ensemble du Protocole de reporting environnemental 2013 et du Protocole de reporting social et sociétal 2013 du groupe RATP utilisé par l'Epic RATP (ci-après le « Référentiel »), dont un résumé figure dans le rapport de gestion sous l'intitulé « Note méthodologique relative au reporting extra-financier » et disponible sur demande auprès de la Direction de la Communication.

Indépendance et contrôle qualité

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

Responsabilité du commissaire aux comptes

Il nous appartient, sur la base de nos travaux :

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

Nos travaux ont été effectués par une équipe de 5 personnes entre le 12 novembre 2013 et le 14 mars 2014 pour une durée d'environ 8 semaines. Nous avons fait appel, pour nous assister dans la réalisation de nos travaux, à nos experts en matière de RSE.

Nous avons conduit les travaux décrits ci-après conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France et à l'arrêté du 13 mai 2013 déterminant les modalités dans lesquelles l'organisme tiers indépendant conduit sa mission.

1 - Attestation de présence des Informations RSE

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

Nous avons comparé les Informations RSE présentées dans le rapport de gestion avec la liste prévue par l'article R.225-105-1 du code de commerce. En cas d'absence de certaines informations consolidées, nous avons vérifié que des explications étaient fournies tel que prévu par les dispositions de l'article R.225-105 alinéa 3 du code de commerce.

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

Sur la base de ces travaux et compte tenu des limites mentionnées ci-dessus, nous attestons de la présence dans le rapport de gestion des Informations RSE requises.

2 - Avis motivé sur la sincérité des Informations RSE

Nature et étendue des travaux

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

- D'apprécier le caractère approprié du Référentiel au regard de sa pertinence, son exhaustivité, sa fiabilité, sa neutralité, son caractère compréhensible, en prenant en considération, le cas échéant, les bonnes pratiques du secteur;
- De vérifier la mise en place d'un processus de collecte, de compilation, de traitement et de contrôle visant à l'exhaustivité et à la cohérence des Informations RSE et prendre connaissance des procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration des Informations RSE.

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

Pour les informations RSE que nous avons considérées les plus importantes¹ :

- Au niveau de l'entité consolidante (l'Epic RATP), nous avons consulté les sources documentaires et mené des entretiens pour corroborer les informations qualitatives (organisation, politiques, actions), nous avons mis en œuvre des procédures analytiques sur les informations quantitatives et vérifié, sur la base de sondages, les calculs ainsi que la consolidation des données et nous avons vérifié leur cohérence et leur concordance avec les autres informations figurant dans le rapport de gestion ;
- Au niveau d'un échantillon représentatif d'entités² que nous avons sélectionnées en fonction de leur activité, de leur contribution aux indicateurs consolidés, de leur implantation et d'une analyse de risque, nous avons mené des entretiens pour vérifier la correcte application des procédures et pour identifier d'éventuelles omissions et nous avons mis en œuvre des tests de détail sur la base d'échantillonnages, consistant à vérifier les calculs effectués et à rapprocher les données des pièces justificatives. L'échantillon ainsi sélectionné représente en moyenne 90,5 % des effectifs et 83,8 % du chiffre d'affaires consolidé.

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

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

Nous estimons que les méthodes d'échantillonnage et tailles d'échantillons que nous avons retenues en exerçant notre jugement professionnel nous permettent de formuler une conclusion d'assurance modérée ; une assurance de niveau supérieur aurait nécessité des travaux de vérification plus étendus.

Du fait du recours à l'utilisation de techniques d'échantillonnages ainsi que des autres limites inhérentes au fonctionnement de tout système d'information et de contrôle interne, le risque de non-détection d'une anomalie significative dans les Informations RSE ne peut être totalement éliminé.

Conclusion

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

- 1 Les informations RSE les plus importantes sont listées en annexe du présent rapport.
- 2 Epic RATP, Orlyval Service, STI Centre et STU Bourges en France et GEST S.p.a (Florence) en Italie.

Neuilly-sur-Seine, le 14 mars 2014

L'un des commissaires aux comptes
PricewaterhouseCoopers Audit

Gérard Morin
Associé

Thierry Raes
Associé du département Développement durable

Annexes

Informations importantes sélectionnées pour la vérification

Informations sociales quantitatives

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

Informations sociales qualitatives

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

Informations environnementales quantitatives

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

Informations environnementales qualitatives

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

Informations sociétales

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

RAPPORT

DU PRÉSIDENT

LE CONSEIL
D'ADMINISTRATION 29

MAÎTRISE DES RISQUES
ET DISPOSITIF
DE CONTRÔLE INTERNE 31

LES PROCÉDURES INTERNES
RELATIVES AU CONTRÔLE
COMPTABLE ET FINANCIER 39

ANNEXES 42

INTRODUCTION

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

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

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

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

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

Le conseil d'administration étant le garant de la pertinence de l'organisation du contrôle interne, la première partie du présent rapport décrit le fonctionnement et les éléments marquants de ses travaux au cours de l'année 2013. Sont ensuite précisées l'organisation du dispositif de management des risques et de contrôle interne (deuxième partie) et les activités de contrôle et de pilotage contribuant à garantir la fiabilité de l'information comptable et financière (troisième partie).

Le présent rapport a été présenté au comité d'audit dans sa séance du 26 février 2014. Compte tenu de l'évolution législative intervenue en 2008, il a été approuvé par une délibération du conseil d'administration de l'entreprise¹ du 14 mars 2014.

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

1 • LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

1.1 Rappel des principes d'organisation et rôle

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

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

Le conseil d'administration est présidé par M. Pierre Mongin, renouvelé en tant que président-directeur général de la RATP par décret en date du 29 juillet 2009, pour la nouvelle mandature 2009-2014.

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

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

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

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

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

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

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

Le conseil fixe, sous réserve de l'approbation ministérielle prévue à l'article 7 du décret n° 59-1091 du 23 septembre 1959 les indemnités des administrateurs membres de la catégorie des personnalités. C'est ainsi que ces indemnités applicables aux administrateurs présents aux séances du conseil d'administration et aux séances des deux commissions du conseil ont été fixées à 148 € par séance de conseil, et à 74 € par séance de commission, de comité ou de groupe de travail créé par le conseil, à dater du 1^{er} janvier 2007.

1.2 Les éléments marquants des travaux du conseil en 2013

1.2.1 LA CLARIFICATION DE L'ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE ET INSTITUTIONNEL DE L'ENTREPRISE

L'environnement économique et institutionnel de l'entreprise a été clarifié d'une part grâce au nouveau contrat Stif-RATP 2012-2015 qui a stabilisé les fondamentaux de l'entreprise et notamment la question de la dette et d'autre part, avec l'adoption du plan d'entreprise *Vision 2020* qui fédère la RATP autour d'objectifs de long terme communs et partagés. Ces éléments ont permis en 2013 au conseil de réaliser un travail approfondi, notamment dans deux directions principales :

La poursuite de la politique de développement et de modernisation des réseaux

Lors de la séance du 1^{er} février, le conseil s'est fait présenter le premier bilan de l'automatisation de la ligne 1 du métro. Le 24 mai, le sujet de la modernisation de la ligne 4 a été examiné en profondeur et le 28 juin, la décision d'autoriser le lancement du projet d'automatisation de la ligne 4 a été prise.

Des projets de développement des réseaux ont également été présentés :

- Le 1^{er} février, les schémas de principe du prolongement de la ligne de tramway T3 à porte d'Asnières;
- Le 29 mars, prolongement de la ligne 11 de mairie des Lilas à Rosny-sous-Bois – Perrier;
- Le 29 novembre, le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales du prolongement de la ligne 1 du métro à Val de Fontenay.

Le conseil a enfin approuvé l'avant-projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14 dans le cadre du passage de six à huit voitures.

La politique industrielle, l'ingénierie et le Grand Paris

Le conseil, lors de la séance du 29 novembre, a approuvé la convention entre la SGP et la RATP, au titre du Gestionnaire d'infrastructures. Le 11 juillet, il avait consacré son séminaire annuel à une revue générale des enjeux de l'ingénierie de la RATP et avait examiné le plan à moyen terme de sa filiale commune avec la SNCF, Systra. Lors de la séance du 28 juin, le conseil a approuvé la participation de la RATP au Fonds de modernisation des entreprises ferroviaires, et il a examiné le 1^{er} février les missions et les actions de la délégation générale à la sécurité ferroviaire.

Le conseil a passé en revue lors de la séance du 1^{er} février les technologies des bus propres pour les années à venir.

1.2.2 LE SUIVI RIGoureux DE LA QUALITÉ DE SERVICE PAR LE CONSEIL

Le conseil a analysé tout au long de l'année le suivi trimestriel des résultats de la deuxième année du contrat Stif-RATP, en s'appuyant notamment sur le tableau de bord du conseil d'administration. Il a également pris connaissance des avenants 1, 2 et 3 au contrat.

Il a par ailleurs largement débattu du réseau RER. Il a en effet étudié le nouveau service en gare, les évolutions d'organisation de la ligne B du RER et a examiné les questions de qualité de service dans le cadre de la mise en place d'une direction de ligne unifiée entre la RATP et la SNCF.

Le conseil a adopté lors de la séance du 28 juin les marchés Net de nettoyage des espaces et des trains du métro et du RER, et a approuvé lors de la séance du 29 novembre un avenant relatif au marché de fourniture d'éléments de tramway.

Enfin, il s'est penché sur la caractérisation de la clientèle annuelle des titres en 2012 (séance du 29 novembre).

1.2.3 L'ATTENTION SOUTENUE PORTÉE À LA POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT

Selon les règles de gouvernance en vigueur, le conseil a examiné, à quatre reprises en 2013, le rapport trimestriel d'entreprise de RATP Dev.

Le conseil a passé en revue les perspectives des filiales lors de la séance du 28 juin. Il a examiné, débattu et approuvé, lors de la séance du 30 août, le nouveau PMT 2014-2018 de RATP Dev.

Lors de la séance du 29 novembre, il a approuvé le budget de RATP Dev pour 2014, et examiné le budget consolidé du groupe RATP.

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

Au sein du conseil d'administration, le contrôle des activités de développement et de la stratégie des filiales est particulièrement animé par la commission économique et stratégique. Elle examine notamment de façon régulière et approfondie les comptes annuels et semestriels, le PMT et les rapports trimestriels de la filiale la plus importante en termes de chiffre d'affaires, à savoir RATP Dev. L'activité de toutes les autres filiales est également suivie par cette commission aussi bien lors de l'examen des comptes consolidés que lors de la présentation annuelle de chaque filiale du Groupe,

dont le bilan et les perspectives de l'année sont présentés par les responsables de ces filiales.

Le 1^{er} février, il a traité du transfert de l'activité d'exploitation des systèmes d'information billettique à la filiale Ixxi.

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

Le conseil a arrêté les comptes de l'année 2012 lors de la séance du 29 mars, puis examiné et arrêté, dans les deux mois suivant la fin de l'exercice le bilan au 30 juin 2013, le compte de résultats semestriels au 30 juin 2013 et les comptes consolidés au 30 juin 2013.

Lors de sa séance de juin 2013, il a examiné la démarche de management global des risques du groupe RATP, préalablement analysée par le comité d'audit.

En novembre 2013, le conseil a adopté les budgets d'exploitation et d'investissements de l'entreprise, comprenant les budgets de l'Opérateur de transport et du gestionnaire d'infrastructures, et a particulièrement examiné la mise à jour 2013 de la contribution de la RATP au schéma directeur des investissements du matériel roulant ferroviaire ainsi que la synthèse générale des schémas directeurs d'investissements.

Le conseil a par ailleurs passé en revue le bilan semestriel et annuel de la politique des achats.

Ont été plus précisément traités le marché de fourniture de gazole pour les autobus (29 mars) ainsi que l'avenant au marché de fourniture d'électricité pour 2014 (30 août).

Le comité d'audit a, quant à lui, conduit ses travaux en validant la construction des comptes annuels et semestriels consolidés, contribuant ainsi à assurer la sécurité financière de l'entreprise. Le bilan des audits réalisés en 2013 par l'inspection générale/audit interne a été présenté devant cette instance qui a également examiné le plan d'audit des commissaires aux comptes sur le contrôle interne, puis entendu leur compte rendu.

1.2.5 L'ENVIRONNEMENT SOCIAL

Le conseil a approuvé le 24 mai les comptes 2012 de la caisse de coordinations aux assurances sociales et le 29 novembre son budget pour l'année 2014. Lors de cette même séance, il a approuvé la politique sociale en faveur de l'habitat pour 2014.

Au cours de l'année, deux rapports lui ont été présentés : le premier relatif au dossier de l'université Groupe lui a été présenté lors de la séance du 1^{er} février ; le second portant sur la prévention des accidents du travail, lors de la séance du 24 mai.

1.2.6 LES RELATIONS INSTITUTIONNELLES

Le président a régulièrement rendu compte aux administrateurs de ses rencontres avec les partenaires institutionnels de l'entreprise, les élus franciliens et nationaux, ainsi que de ses auditions, notamment devant le conseil d'administration du Stif. Il a régulièrement rendu compte au conseil des initiatives et des démarches qu'il a engagées avec les pouvoirs publics auprès

des autorités de Bruxelles pour que le cadre européen dans le domaine des transports reste stable.

2 • MAÎTRISE DES RISQUES ET DISPOSITIF DE CONTRÔLE INTERNE

Les dispositifs de management des risques et de contrôle interne participent de manière complémentaire à la maîtrise des activités² :

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

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

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

2.1 L'identification et la maîtrise des risques

2.1.1 LA MISSION DU RISK MANAGER

Le *risk manager*, positionné au niveau du groupe RATP et rattaché aux services de la direction générale, 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 formalise l'organisation de la gestion des risques ainsi que les méthodes d'entreprise qui doivent être mises en œuvre par l'ensemble des managers.

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

3 IIA : Institut des auditeurs internes.

Ces méthodes conduisent les départements et les filiales à :

- Formaliser les référentiels de leurs risques et la cartographie de ceux considérés comme prioritaires, après un travail d'identification et d'évaluation;
- Réaliser les plans de traitement pour les menaces majeures afin de formaliser les systèmes de prévention et de protection existants ainsi que de définir les plans de progrès associés en fonction de l'acceptabilité du risque;
- Mettre en œuvre un suivi de l'état des risques.

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

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

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

2.1.2 LA MAÎTRISE DES RISQUES TRANSVERSAUX

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

RATP Dev s'intègre activement aux groupes de travail des risques transversaux en faisant participer des experts qui maîtrisent, en plus du risque concerné, le contexte dans lequel la filiale évolue (contexte concurrentiel, périmètre géographique, etc.). Le référentiel a fait l'objet d'une actualisation en 2013 et la cartographie, dont la première version a été établie en 2011, est en cours de révision.

Une démarche de déploiement vers les filiales de deuxième rang a débuté en 2013. Les cartographies permettent d'identifier des risques propres à ces entités mais également des risques transversaux entre ces filiales, RATP Dev et l'Epic. La démarche est donc déclinée sur toutes les strates du Groupe, chacune enrichissant et complétant les autres jusqu'au niveau le plus fin qui est celui de l'entité opérationnelle au service du client utilisateur.

Aussi bien au niveau de l'Epic qu'au niveau de RATP Dev, le travail actuellement en cours vise à formaliser le plan de traitement de chacun des risques identifiés, de manière à mettre en exergue l'existence éventuelle de zones de vulnérabilité et proposer, le cas échéant, un plan d'actions susceptible de renforcer la capacité du groupe RATP à les réduire.

2.1.2.1 Les risques liés à l'activité de développement

Le risque de perte de parts de marché présente, dans le contexte actuel, une acuité particulière et fait l'objet d'un travail approfondi dans le cadre de groupes d'experts autour de plusieurs thèmes sensibles portant essentiellement sur les processus en matière d'appels d'offres : exploitation bus en Île-de-France, appel d'offres « exploitation » concernant le Grand Paris, *network management* en Île-de-France (Information Voyageurs et billettique), etc.

2.1.2.2 Les risques en matière d'éthique

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

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

2.1.2.3 Les risques juridiques

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

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

En 2013, le département juridique a consacré une part essentielle de son activité aux évolutions intervenues dans les domaines suivants :

- L'application du règlement 1370/2007 du 23 octobre 2007 sur les services publics de transport de voyageurs et les questions de droit communautaire et de droit de la concurrence associées (incluant la conduite de la procédure *EU Pilot* initiée par la Commission européenne);
- La mise au point des directives marchés et concessions en cohérence avec les autres entreprises publiques intéressées (définition et défense d'une position commune);
- Le projet Grand Paris, dans lequel la RATP a et doit continuer à avoir un rôle de premier plan;
- La mise en place ou la mise en application d'accords de partenariat avec d'autres acteurs du monde des transports publics, prenant des formes diverses;
- La préservation des intérêts de l'entreprise dans l'exécution de ses contrats, en particulier lorsque le fournisseur est en difficulté;
- Le suivi des relations avec le Stif (dimension juridique des nombreux sujets communs après une première année d'application du contrat RATP-Stif 2012-2015, notamment ceux relatifs aux biens et à la maîtrise d'ouvrage);
- L'accompagnement des filiales dans leur développement et dans leur fonctionnement, par la mise à leur disposition de services clés en main adaptés à leurs besoins (généralisation de l'assistance contractuelle pour les affaires pénales), par la participation à des groupes de travail (par exemple sur Orlyval) ou par un concours ciblé (en matière de droit du travail, de politique d'assurance, de propriété intellectuelle, et éventuellement d'autres domaines si nécessaire);
- Le financement et la couverture des risques auxquels l'entreprise est exposée.

2.1.2.4 Les risques financiers

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

Le fonctionnement du contrôle de gestion est articulé autour d'un processus annuel appelé « le cycle de gestion » qui a pour vocation d'organiser le suivi des budgets d'exploitation, d'investissement et les étapes structurantes de management de l'entreprise (suivi du contrat Stif et contrat d'objectifs de départements notamment).

Il est basé sur un échange permanent entre le département CGF et l'ensemble des métiers de l'entreprise aux différentes étapes des processus (projections pluriannuelles, budget, prévision de l'année en cours et analyse des résultats).

Ces processus s'appuient sur des supports techniques partagés entre le contrôle de gestion central et les contrôles de gestion de département, qui assurent l'homogénéité et la traçabilité des pratiques.

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

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

- Le plan de performance à moyen terme sur quatre ans (l'année en cours et les trois années suivantes) : l'objectif est de maîtriser les risques financiers et la performance à moyen terme par la prévision de la productivité, des évolutions de gestion et de l'offre nouvelle ; la cohérence avec le plan d'entreprise est un axe d'analyse prioritaire à ce stade ;
- Le budget qui couvre par définition la cible à 1 an. La cohérence avec le contrat d'objectifs de chaque département est un axe d'analyse important de cet exercice ; il est également vérifié que la somme des propositions des départements permet de respecter la cible d'entreprise ; l'analyse des variations N/N-1 est faite par grandes causes c'est-à-dire l'offre nouvelle, la productivité, les évolutions de gestion ou besoins nouveaux, les transferts entre départements (changements internes de périmètre) et l'évolution des prix ; l'évolution des effectifs est également vue et analysée à ce stade ;
- Les *reportings* à la fois sur les objectifs de production, de qualité de service, les actions de changements et enfin les paramètres financiers sont menés quatre fois par an ; l'analyse qui est faite porte, dans un premier temps, sur les objectifs du contrat Stif pour la partie qualité de service et la production et, dans un second temps, sur l'analyse des objectifs propres à chaque département ; pour la partie financière, l'analyse est faite par grandes causes (*cf. supra*) en référence aux équilibres du plan d'entreprise et du contrat avec le Stif.

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

- La mise à jour des schémas directeurs d'investissements : cette mise à jour annuelle est réalisée sur un horizon de 10 ans ; l'objectif est de déterminer les investissements à venir en cohérence avec la stratégie de l'entreprise ;
- Le processus de décision d'investissements : il permet de s'assurer de la pertinence et de l'opportunité de la décision de financer pour chaque

investissement ; il précède l'ouverture des comptes autorisant le lancement du projet ;

- Les revues de projets et de portefeuilles de projets : ces mises à jour et ces revues sont semestrielles ; elles permettent de s'assurer de la bonne exécution des projets c'est-à-dire l'obtention des livrables dans les délais et les coûts attendus ; ces revues permettent aussi de prévoir et de contrôler le niveau de dépenses annuelles, et donc en conséquence de mesurer l'impact sur la dette ; la revue du deuxième semestre est celle qui détermine le budget de l'année suivante.

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

2.1.2.5 Les risques achats

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

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

L'année 2013 a été marquée par :

- Le déploiement de la procédure dématérialisée achats ;
- Le déploiement de l'e-Procurement, (hors achats projet) ;
- La diffusion du référentiel de compétences achats et de la note de gouvernance de la politique RH de la filière métier achats ;
- La refonte du rapport d'activités achats et du tableau de bord achats, consolidation et déclinaison départements et segments achats ;
- La mise en œuvre de la politique achat responsable dans les achats (insertion, handicap, PME) dans les appels d'offre (critères de sélection des candidats et critères d'attribution) et dans la consolidation des données (indicateurs, remontée d'infos notamment) ;
- Le déploiement du centre de services partagés de VAL.

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

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

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

- La définition et l'application d'une politique de sécurité encadrant la gestion des mots de passe ;

- La définition et l'application d'une stratégie d'authentification unique et centralisée;
- La mise en œuvre d'un système de défense 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 antispam, etc. ;
- La mise en place d'un processus de sensibilisation à la sécurité des systèmes d'information et d'un dispositif de formation dispensés aux personnels de la direction des systèmes d'information ;
- L'intégration systématique dans les marchés de clauses garantissant la sécurité et la confidentialité de son patrimoine informationnel permettant ainsi d'encadrer strictement les activités de développement et de maintenance informatique ;
- La vérification de la bonne application des règles de sécurité au moyen d'audits organisationnels et techniques (autocontrôle, audits de vulnérabilités, tests d'intrusion, etc.), de retours d'expérience, d'exercices, de simulations ;
- La mise en œuvre dans le cadre de la gestion d'incidents d'un processus permettant à la chaîne fonctionnelle sécurité d'être alertée en cas d'incidents de sécurité.

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

2.1.2.7 Les risques liés aux ressources humaines

Ces risques se déclinent notamment autour de trois items :

Les risques psychosociaux

En complément des services proposés par la plateforme de conseil et d'appui, l'année 2013 a été marquée par :

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

Les risques professionnels

Durant l'année 2013, les processus liés à la traçabilité des expositions (amiante, produits chimiques, rayonnements ionisants et facteurs de pénibilité) ont fait l'objet d'une part d'une mise à jour liée aux évolutions réglementaires, et d'autre part d'un rappel aux différents départements quant à la fourniture des documents obligatoires (mise en ligne de modèles de fiche sur *UrbanWeb* notamment).

Par ailleurs, la labellisation des formations s'est poursuivie, afin de s'assurer que les salariés bénéficient de formations (initiale et/ou conti-

nue) conformes à la fois à leur activité et aux risques afférents, et aux contraintes réglementaires (amiante, risque électrique, etc.).

En outre, les données relatives à la présence au poste et aux absences consécutives aux accidents de travail ont fait l'objet d'un document normalisé présenté au conseil d'administration puis décliné trimestriellement auprès des départements.

La prévention des conflits sociaux

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

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

Si les parties se sont entendues, à la suite de la réunion, sur les solutions à apporter au problème soulevé, un constat d'accord qui engage les parties est signé. Par contre, si la réunion débouche sur un désaccord, un constat de désaccord est rédigé.

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

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

Le dispositif assure toujours son rôle de prévention des conflits puisque 92 % des alarmes ont permis d'éviter le recours à la grève.

2.1.2.8 Les risques d'entreprise et les risques incendie

Le contrôle général de sécurité (CGS) a pour objet de s'assurer que les processus permettant de limiter les risques pour l'ensemble des activités de l'Epic RATP sont correctement définis et mis en œuvre sous la responsabilité directe des départements et des unités qui en ont la charge. Elle doit également favoriser l'amélioration de la sécurité incendie des réseaux de la RATP. À la demande des responsables concernés, elle peut également intervenir dans les filiales du groupe RATP (ND GDI 2012-028 du 26 juillet 2012).

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

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

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

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

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

- Améliorer de manière continue le niveau de sécurité de l'entreprise;
- Coordonner les actions des services de secours et d'incendie avec celles de l'entreprise;
- Contrôler les établissements en exploitation et les projets de construction;
- Former le personnel à la sécurité incendie;
- Exercer un contrôle réglementaire sur le respect des dispositions et procédures relatives aux gares, stations et bâtiments, via l'Inspection générale à la sécurité incendie.

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

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

Elle est le soutien technique de l'Inspection générale de sécurité incendie (IGSI).

2.1.2.9 Les risques liés aux infrastructures

L'année 2012 a marqué un tournant pour l'entreprise avec la création du Gestionnaire d'infrastructures afin de répondre aux exigences de séparation comptable des activités d'opérateur de transport et de gestionnaire d'infrastructures instaurées dans le règlement européen OSP du 23 octobre 2007 et la loi n° 2009-1503, dite ORTF.

Le département de maintenance du gestionnaire des infrastructures a été mis en place au 1^{er} janvier 2012. Son objectif principal est de garantir la sécurité au sens large (ferroviaire, incendie, des biens et des personnes) sur les équipements mis à disposition de l'opérateur. Pour cela, le département GDI assure la pérennité, la fiabilité et la disponibilité des infrastructures et des équipements RATP.

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

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

Par ailleurs, des instructions de département permettent aussi de suivre quotidiennement les incidents survenus, quelque soit le réseau, et de les analyser au niveau du département et dans chaque unité. Un point hebdomadaire des incidents, est réalisé en comité de direction.

Trimestriellement, une réunion sécurité, pilotée par le directeur du département, est organisée avec chacune des unités opérationnelles. Tous les incidents, équipements et inspections ayant trait à la sécurité (ferroviaire, incendie, des biens et des personnes) sont abordés. Cette réunion est précédée d'une réunion sur les incidents marquants du trimestre (touchant la disponibilité des équipements). Ces derniers y sont détaillés et toutes les actions sont suivies jusqu'à leur réalisation complète.

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

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

En 2013, la cartographie des risques, établie en 2012, a été revue et retravaillée afin de la faire évoluer en fonction des nouvelles problématiques et de celles déjà traitées.

2.1.2.10 Les risques environnementaux

Sites industriels

En 2013, la RATP a continué à améliorer la gestion de ses risques environnementaux, notamment en préparant le déploiement des systèmes de management environnementaux sur quatre nouveaux sites industriels mis récemment en exploitation (Pierrefitte, Ladoumègue, La Marine, Vitry).

En complément de ces démarches programmées dans le cadre de la politique développement durable, plusieurs démarches supplémentaires ont abouti cette année :

- Certification ISO 14001 du département de l'ingénierie ING ; cette démarche vise notamment à réduire l'impact environnemental des projets en phase chantier (améliorer par exemple la gestion et la traçabilité des déchets) et sur le cycle de vie des services, systèmes et ouvrages ;
- Certification ISO 14001 multi sites du département MRB pour les activités suivantes : activités de maintenance et de remisage de matériel bus et automobiles, à l'exclusion des sites Lagny, Montrouge, Bastille, et Saint-Denis Ornano ;
- Certification ISO 14001 du système de management intégré qualité et environnement de la ligne 1 ;
- Certification ISO 14001 des sites de maintenance RER Sucy-en-Brie et Massy du département MRF.

Actuellement, 85,5 % des sites industriels de la RATP sont certifiés ISO 14001.

S'agissant des Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), une équipe spécialisée au sein de l'entreprise effectue des visites périodiques préventives de contrôle dans les sites qui exploitent ces activités à risques tous les sept ans.

Qualité de l'air

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

Les choix de motorisation des bus font l'objet de réflexions menées en commun avec le Stif. Fin 2012, la RATP avait mis en place un comité de pilotage concernant le risque d'exposition des salariés aux émissions du diesel. Un protocole expérimental de mesure de l'exposition des agents de la RATP a été défini et mis en œuvre au cours de l'année 2013. Des réflexions ont par ailleurs été engagées par l'entreprise concernant le renouvellement des véhicules de chantier les plus émissifs utilisés en souterrain par des véhicules autonomes et/ou hybrides.

Champs électromagnétiques

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

2.1.2.11 Les risques et la gestion de crise

La gestion de crise

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

- La mobilisation et la coordination des acteurs d'exploitation, de maintenance, de sécurisation et des secours;
- La mission d'alerte à destination des acteurs internes (direction générale, départements, unités, communication, etc.) et ou externes (Stif, DGITM, etc.).

Pour se préparer à la gestion d'événements particuliers ou de multi-incidents sur nos réseaux, l'année 2013 a été marquée par :

- La mise en service en juin 2013 d'un nouveau système d'informations transversal « Adams.1 » aux six métiers de la permanence générale favorisant une gestion multimodale des différents événements;
- La création d'un service d'abonnement pour les astreintes de l'entreprise aux écrits temps réel de la permanence générale en juin 2013;
- La mise en œuvre d'un processus d'exercice d'entraînement interne à la permanence générale; il s'est concrétisé par la réalisation de cinq exercices internes répartis sur l'année;
- La formation des permanents aux instructions générales pouvant être déclenchées par la permanence générale : incident technique important affectant le trafic (IG 482), plan de commandement d'urgence (IG 449), et formation à l'utilisation des outils par les organismes de secours (Crisorsec, etc.);
- La conduite de retours d'expérience sur des incidents significatifs.

Pour gérer les situations de crise, la RATP s'est dotée d'une salle de crise et d'un poste de commandement COM. L'organisation générale de la crise est définie dans deux instructions générales : l'organisation de crise (IG 528) et la communication de crise (IG 465). Des formations aux outils de la salle opérationnelle PG ont été dispensées aux renforts externes pouvant être amenés à travailler à la permanence générale en cas de crise.

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

Un exercice 13 « nucléaire, radiologique, biologique, chimique » (NRBC) organisé par la zone de défense a permis à la RATP d'appréhender le risque attentat chimique, de déclencher le plan de commandement d'urgence, d'activer la cellule de crise, d'ouvrir le PC COM et de mobiliser l'ensemble des départements du Groupe autour de ce risque majeur le 14 novembre 2013. Un retour d'expérience formalisé permettra d'établir un plan d'actions général pour être moins vulnérable face à ce risque.

Une mise à jour des viviers crises volontaires de l'entreprise permettra de relancer la dispense de la sensibilisation crise au sein du Groupe.

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

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

- La réactualisation du PCA « pandémie grippale » est effective depuis mars 2012 et sera utilisé dans le cadre de l'exercice pandémie 13 avec le ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE);
- Suite à la validation du PCA inondation par les différents départements, la cellule plan de protection contre les risques inondation (PPRI) a engagé une mise à jour de l'IG 493 afin de réglementer les principes de prise en compte des risques inondations énoncés dans le PCA inondation, en cours de validation par les départements.

La communication de crise

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

Afin de renforcer l'efficacité des dispositifs et des outils mis en place, une réflexion spécifique à la communication digitale a été menée afin de limiter l'emballement médiatique en temps de crise (réseaux sociaux et numériques, etc.).

Par ailleurs, une politique d'exercices de communication de crise propre à l'entreprise a été mise en œuvre, au rythme d'une fois par semestre. En conséquence, l'IG465 « plan de communication de crise » a été revue et adaptée.

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

Parallèlement, elle accompagne les procédures mises en œuvre par les autorités publiques (préfectures de département, zone de défense et de sécurité, etc.) pour protéger les populations contre les risques, tels les risques pandémique, météorologiques, inondations, attentats. Durant l'hiver 2013, la cellule communication sensible et de crise a été mobilisée deux fois dans le cadre du plan neige et verglas en Île-de-France (PNVIF).

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

L'assistance aux victimes

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

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

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

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

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

Ce nouveau dispositif a pu être testé lors de l'exercice majeur « nucléaire, radiologique, biologique, chimique » (NRBC) du 14 novembre 2013 à la gare Val d'Europe sur la ligne A du RER.

Afin de mieux faire connaître la mission d'assistance aux victimes de la RATP, le délégué aux victimes a effectué de nouvelles démarches auprès des hôpitaux et de la brigade des sapeurs pompiers de Paris. Un bilan de l'activité 2012 a également été diffusé, sous forme d'un rapport écrit, à l'ensemble des parties prenantes en interne mais également en externe de l'entreprise.

2.2 Le dispositif de contrôle et d'audit internes

Le dispositif de contrôle interne contribue à la démarche de maîtrise de l'activité et, de fait, des risques auxquels l'entreprise est confrontée. Dans ce cadre, le groupe RATP tend à favoriser la complémentarité des trois niveaux de contrôle interne existants au sein de l'entreprise :

- Le contrôle permanent, correspondant au contrôle de premier niveau, dont l'objectif est de maîtriser la qualité des diverses opérations passées et s'assurer du respect des procédures et de la réglementation;
- Le contrôle périodique, correspondant aux contrôles de second et troisième niveau, dont l'objectif est de discerner les carences importantes dans le dispositif de contrôle de premier niveau et donner une assurance raisonnable sur la maîtrise des activités au niveau de l'entreprise.

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

Au niveau local, la maîtrise des activités de la RATP est sous la responsabilité directe du management qui exerce un contrôle de premier niveau, au plus près de l'exploitation; ainsi, il inclut des contrôles hiérarchiques permanents.

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

Pour aider les managers à accomplir leur tâche, des groupes de soutien et de contrôle apportent leur expertise et mesurent la performance; il en est ainsi, par exemple, pour les fonctions contrôle de gestion, ressources humaines et achats.

2.2.2 LE CONTRÔLE DE SECOND NIVEAU : LES INSPECTIONS MÉTIER

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

Les inspections métier ont pour objectif de s'assurer, de manière régulière, de l'existence des contrôles de premier niveau et de leur efficacité.

Son périmètre d'activité recouvre principalement :

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

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

2.2.3 CONTRÔLE DE TROISIÈME NIVEAU : LES STRUCTURES TRANSVERSALES

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

- Missions d'audit interne en vue de « donner une assurance sur le niveau de maîtrise des opérations en contrôlant et en évaluant le fonctionnement du groupe RATP »⁴;
- Missions d'inspection générale en vue d'apporter un éclairage indépendant à la direction générale sur des sujets sensibles⁵;
- Missions de conseil pour aider dans l'accompagnement du changement.

Les missions d'audit interne s'inscrivent classiquement dans le cadre d'un programme annuel arrêté à partir de propositions recueillies auprès des membres du comité de direction⁶ et des principaux risques identifiés dans le cadre de la cartographie des risques du groupe RATP. Les missions donnent lieu à l'établissement d'un rapport, adressé au président et aux autres membres du comité exécutif, ainsi qu'aux directeurs de département et responsables d'unité directement concernés. Un plan d'actions est élaboré par les responsables audités dans un délai de deux mois. Il est validé par le délégué général à l'audit. Le suivi de la mise en œuvre est assuré par l'IG/AI et le commanditaire.

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

- L'audit est positionné sur les risques majeurs de l'entreprise (financiers et réglementaires) et sur les priorités stratégiques, notamment la performance économique, l'efficacité des processus, la qualité du management;
- L'audit est réactif aux besoins de l'entreprise en réalisant des missions hors programme annuel;
- Les méthodes d'audit utilisées visent à amener les structures auditées à partager les constats et les actions correctives (objectivation et quantification des constats, transparence des analyses et des constats, soumission des projets de rapport à la contradiction écrite des audités);
- Une nouvelle instruction générale (IG 541) établie en novembre 2011 réactualise le champ et les modalités d'intervention de l'inspection;
- Une nouvelle instruction générale (IG 432 D) établie en novembre 2013 réactualise l'action de l'audit interne en actant une nouvelle forme d'intervention de l'IG/AI, l'audit flash et en rendant nécessaire la transmission des plans de travail et les résultats des audits/inspections conduits par les autres cellules d'audit/inspection de l'entreprise.

Un suivi rigoureux des plans d'actions après audit est mis en place au sein de l'IG/AI. Ce suivi prend la forme dans certains cas « d'audit flash » permettant un meilleur suivi des actions préconisées dans le cas de dysfonctionnement majeurs.

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

5 IG 541 de novembre 2011.

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

Enfin, il entre dans les missions de l'Inspecteur général, responsable de l'Audit interne, d'assurer le rôle de référent, pour le groupe RATP, des métiers de l'audit et du contrôle interne. À ce titre, il exerce une responsabilité de conseil, de gardien de la déontologie et des méthodes auprès de l'ensemble des structures d'audits et d'inspections métier des départements et anime le réseau contrôle interne dont l'ambition consiste à :

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

Cinq réunions de réseau se sont tenues en 2013 et les travaux ont porté sur :

- Une nouvelle architecture plus opérationnelle de l'espace de travail collaboratif dédié à la « communauté audit » (Wiki Audit);
- Une cartographie synthétique actualisée des missions d'audits et d'inspections de l'entreprise;
- Le partage des résultats de travaux réalisés;
- Le développement de la coordination avec les travaux de l'équipe du *risk management*;
- Une première identification des axes de travail possibles à mener en commun sur le thème de la sécurité ferroviaire en collaboration avec le délégué général à la sécurité ferroviaire.

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

- Sur le respect des dispositions générales du règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public (ERP) :
 - Sur chaque dossier de travaux impactant les espaces accessibles au public, tels que les permis de construire, les demandes d'autorisation de construire, d'aménager ou de modifier un établissement recevant du public du type « gare » (gares et stations exploitées par la RATP);
 - À l'issue des travaux, lors de la visite préalable à l'ouverture au public des établissements de type gare (GA);
 - Sur la poursuite de l'exploitation, lors des visites de contrôle périodique des gares et des stations en activité.
- Sur le respect, dans les dossiers de sécurité des infrastructures de transports guidés, des exigences minimales de sécurité pour lutter contre les risques d'incendie et de panique, ainsi que contre les conséquences d'un accident.

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

Les actions majeures de l'IGSI en 2013 sont les suivantes :

- La mise en place d'un processus de suivi spécifique de la réalisation des vérifications quinquennales des escaliers mécaniques qui sont réalisées par un organisme agréé;
- La validation réglementaire en tant que dispositif frein de fumées, d'un écran de cantonnement mobile franchissable;

- Le contrôle de l'essai en vraie grandeur du comportement au feu d'une rame du tramway T6;
- La visite préalable à l'ouverture au public des travaux réalisés à la station George V dans le cadre de la mise en place de façades de quai.

L'unité MRE de CGS conduit des enquêtes et des expertises sur des incidents liés aux équipements ferroviaires, aux matériels roulants, aux bâtiments ou au génie civil. Les plans d'actions afférents sont systématiquement élaborés pour mise en œuvre et suivis.

Jusqu'au 1^{er} juin 2013, CGS/MRE réalisait des audits de sûreté de fonctionnement, suivant un programme annuel arrêté par la direction générale sur proposition du directeur du département GDI. Une fois terminé celui portant sur les systèmes de captation du courant de traction des lignes RER et tramway, un audit portant sur les portes palières du métro a été lancé :

- Examen des documents de référence;
- Analyse du système global (limite de compétences et de responsabilité entre les différents acteurs);
- Essais et contrôle effectués lors des interventions de maintenance.

À partir du 1^{er} juin 2013, la DGSF a repris ces missions d'audit.

La **Délégation générale à la Sécurité ferroviaire (DGSF)**, créée le 1^{er} juillet 2012, et rattachée à la présidence, veille aux conditions de prise en charge de la sécurité ferroviaire dans toutes les composantes de l'entreprise. Sa mission s'inscrit dans le cadre de la politique, des structures et des orientations de management général de la sécurité ferroviaire, basées sur une approche systémique, et définies par le PDG.

La DGSF a la délégation du PDG pour le pilotage et la mise en œuvre des règles de sécurité ferroviaire à la RATP. Ces règles portent sur les infrastructures, les installations techniques, les véhicules, les principes et les règles d'exploitation, de maintenance ou de contrôle. À ce titre, il détermine le cadre auquel doivent se conformer tous les responsables en charge de sécurité ferroviaire au sein de l'entreprise. Les directeurs des départements et des unités opérationnelles mettent en œuvre les directives générales de sécurité ferroviaire émanant de la DGSF, dans le cadre de leurs délégations de pouvoirs respectives.

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

La DGSF réalise des audits de sécurité ferroviaire et propose des actions préventives et correctives, en concertation avec les départements concernés. Ces audits se déroulent conformément aux principes édictés par la norme NF EN ISO 19011 de décembre 2002. En complément de l'audit précité portant sur les portes palières du métro, un audit de sécurité portant sur la surveillance de la voie des réseaux métro, RER et tramway a été initié en 2013.

La DGSF est compétent pour la RATP et ses filiales. Son pouvoir d'investigation s'applique à l'ensemble des entités du Groupe. De ce fait, il peut être appelé à exercer sa mission dans le cadre d'un projet ou d'une concession de RATP Dev.

2.3 Le contrôle externe

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

- La mission de contrôle économique et financier des transports⁷;
- La commission des marchés, instituée par l'arrêté du 11 janvier 1973⁸ et présidée par un magistrat de la Cour des comptes.

Par ailleurs, ses comptes annuels et semestriels font l'objet respectivement d'une certification et d'une attestation par les commissaires aux comptes (cabinets *PricewaterhouseCoopers* et *Ernst & Young*).

Depuis l'année 2000, la RATP est entrée dans une démarche de contractualisation avec le Stif, qui s'est régulièrement poursuivie par la signature de nouveaux contrats et d'avenants. Le quatrième contrat avec l'autorité organisatrice des transports d'Île-de-France a été signé le 16 mars 2012, pour la période du 1^{er} janvier 2012 au 31 décembre 2015. Le Stif dispose d'un droit d'audit et de contrôle sur toutes questions relatives à l'objet du contrat.

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

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

3 • LES PROCÉDURES INTERNES RELATIVES AU CONTRÔLE COMPTABLE ET FINANCIER

3.1 La conformité aux lois et règlements comptables

3.1.1 LES NORMES FRANÇAISES

La RATP applique les normes françaises pour l'établissement des comptes de l'Epic et de ses filiales de premier rang. 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.

⁷ Comme tout Epic, la RATP est soumise au contrôle économique et financier de l'État (décret 2002-1502 du 18 décembre 2002).

⁸ Modifié par l'arrêté du 23 mars 2005 (JO du 13 avril 2005).

De part son statut d'Epic, la 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.

3.1.2 LES NORMES IFRS

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

3.1.3 LES COMMISSAIRES AUX COMPTES

La RATP a l'obligation de désigner des commissaires aux comptes en vertu des dispositions de l'article 30 de la loi n° 84-148 du 1^{er} mars 1984 relative à l'information financière et au contrôle des comptes dans les établissements publics ayant une activité à caractère industriel et commercial et de celles de l'article 33 du décret n° 85-295 du 1^{er} mars 1985⁹.

3.1.4 LE COMITÉ D'AUDIT

Le comité d'audit expose son avis au conseil d'administration sur les sujets d'ordre comptable et financier, notamment sur les méthodes comptables et d'estimations appliquées par la RATP pour produire ses comptes, sur le programme d'audit interne, sur la politique de maîtrise des risques, etc.

3.1.5 ÉVOLUTION DU CADRE RÉGLEMENTAIRE DE LA RATP

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

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

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

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

⁹ Pris pour l'application de la loi n° 84-148 du 1^{er} mars 1984 relative à la prévention et au règlement amiable des difficultés des entreprises.

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

3.2.1 LA PRODUCTION DE L'INFORMATION

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

Processus pour les comptes sociaux

Les résultats mensuels sont disponibles à J+8 ouvrés, ce délai incluant une période d'analyse dite de « pré arrêté comptable » au cours de laquelle des contrôles sont opérés. Les résultats mensuels disponibles permettent aux contrôleurs de gestion des différents départements de l'entreprise d'effectuer des suivis réguliers de leur niveau d'activité et de leur consommation budgétaire. Au niveau du contrôle de gestion central de l'entreprise, les résultats mensuels permettent de piloter les risques éventuels de dérives budgétaires et de procéder aux recadrages éventuellement nécessaires.

Processus pour les comptes consolidés

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

Les rapports financiers annuels et semestriels font l'objet d'une publication à l'AMF. Afin de garantir les délais de clôture, des pré clôtures sont réalisées respectivement à fin mai et à fin octobre. Elles font l'objet de contrôles approfondis des commissaires aux comptes.

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

3.2.2 LA COMMUNICATION INTERNE DES BONNES PRATIQUES

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

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

3.2.3 LES AUDITS COMPTABLES

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

En 2013, les missions d'audit ont concerné la délégation comptable spécifique¹⁰ de la gestion des fluides (FLUPAT), ainsi que le maillage de la facturation de la filiale SEDP (développement patrimonial) à la RATP.

Un audit sur le processus des locations de parkings gérés administrativement par le département « valorisation immobilière, achats & logistique » pour le compte de l'entreprise va être réalisé à la fin de l'année.

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

3.3 Le contrôle des filiales

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

3.3.1 LES CONTRÔLES A PRIORI

Ils comprennent :

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

Ce contrôle est exercé par le comité d'engagement de la filiale concernée et, pour les filiales de premier rang, selon l'importance des décisions, par les instances de contrôle de la RATP (l'Agence des participations de l'État, la mission de contrôle économique et financier des transports, la direction du budget et la direction générale des infrastructures de transports et de la mer).

Les comités d'engagement des filiales interviennent évidemment en amont des conseils d'administration (de surveillance) des filiales, dont ils encadrent les décisions.

Pour RATP Dev et Systra, ces contrôles sont exercés par les comités issus des conseils de surveillance en liaison avec la direction financière de l'Epic :

- Le comité d'investissement (RATP Dev) et le comité des engagements (Systra) pour les réponses aux appels d'offres, les contrats et les opérations de croissance externe ;
- Le comité finance (RATP Dev) et le comité d'audit (Systra) pour les budgets, les arrêtés semestriel et annuel, les plans à moyen terme ; lesquels comités veillent plus généralement au suivi des méthodes comptables, à l'information financière du conseil de surveillance et à l'analyse des risques.

Pour les autres filiales, ce contrôle est exercé par un comité d'engagement constitué, pour chaque filiale, de représentants de la direction de la filiale, ainsi que de la direction financière et de la direction générale de l'Epic.

¹⁰ L'unité comptabilité d'entreprise du département contrôle de gestion et finances transmet à une unité extérieure la responsabilité du traitement de certaines pièces comptables jusqu'à l'intégration des flux dans le système d'information, se traduisant par un flux comptable.

3.3.2 LES CONTRÔLES A POSTERIORI

Ils prennent la forme :

- D'un *reporting* financier mensuel, sur la base notamment d'informations comptables unifiées remontées à travers le progiciel de consolidation et présentées sous la forme d'un tableau de bord des filiales communiqué au comité exécutif de l'Epic ; ce progiciel sert à la fois au *reporting* mensuel et à la consolidation des comptes, ce qui garantit l'homogénéité des informations ;
- De la réalisation d'audits : chaque année, certaines filiales font l'objet d'un audit complet de fonctionnement.

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

3.3.3 LES AUTRES CONTRÔLES

Le conseil d'administration de la RATP examine la situation des filiales deux fois par an :

- En mars, pour ce qui concerne les résultats de l'année antérieure, en même temps que les comptes consolidés ;
- En juin, pour ce qui concerne les perspectives de l'année en cours.

Pour la filiale RATP Dev, un compte rendu trimestriel est adressé au conseil d'administration de la RATP depuis janvier 2011. Il donne un avis sur le budget et le plan à moyen terme, ainsi que sur les acquisitions ou prises de participation au-delà de certains seuils et sur certaines réponses aux appels d'offres.

En fin d'année, un budget consolidé du groupe RATP est présenté au conseil d'administration.

Annexes

Annexe 1. Conseil d'administration et commissions

1 • LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

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

- Neuf représentants de l'État, nommés par décret;
- Neuf personnalités nommées par décret :
 - Deux personnalités choisies en fonction de leurs compétences dans le domaine des transports ou des politiques de déplacement;
 - Trois personnalités issues des milieux socio-économiques;
 - Deux représentants des clients des transports collectifs;
 - Deux élus des communes ou groupements de communes concernées par l'activité de l'entreprise.
- Neuf représentants des salariés élus par le personnel de l'entreprise.

Un administrateur est proposé par le conseil pour être nommé président-directeur général par décret pris en conseil des ministres sur le rapport du ministre chargé des Transports.

Le commissaire du gouvernement et le chef de la mission de contrôle économique et financier des transports siègent de droit aux séances du conseil, ainsi que le secrétaire du comité d'entreprise ou son représentant.

Sur proposition du président, le conseil d'administration désigne le secrétaire du conseil, qui a la responsabilité des comptes rendus et procès-verbaux des séances du conseil et des commissions permanentes ou temporaires.

Le conseil se réunit au moins six fois par an, compte non tenu d'éventuelles réunions extraordinaires pour le renouvellement du mandat du conseil ou du Président.

2 • LES COMMISSIONS DU CONSEIL

Parmi les trois commissions permanentes chargées de préparer les travaux du conseil, les deux premières sont composées à part égale d'administrateurs et la troisième est composée de l'ensemble des membres du conseil. La première examine plus particulièrement les dossiers relatifs au développement et à la modernisation technique et technologique, notamment le développement et la maintenance des réseaux, l'amélioration de la qualité de service, la recherche et les marchés. La seconde examine plus particulièrement

les dossiers économiques et stratégiques, notamment les budgets d'exploitation et les programmes d'investissement, les comptes, les conventions ou contrats de desserte, ainsi que des questions sociales, notamment le plan de formation, la politique en matière d'habitat, le développement hors contrat RATP-Stif, les activités des filiales et le rapport d'activité et de développement durable. La troisième commission, présidée par un administrateur salarié, assure le suivi du contrat RATP-Stif et des tableaux de bord de la qualité de service, et examine plus particulièrement les projets d'innovation de service.

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

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

3 • FILIALES ET PARTICIPATIONS

Le président désigne le représentant de la RATP aux assemblées générales et au conseil d'administration des sociétés dans lesquelles elle détient des participations et il en informe le conseil. Le conseil d'administration de la RATP entend au moins une fois par an un rapport sur chacune des sociétés dans laquelle elle détient une participation significative et il donne un avis sur le Plan à moyen terme de la filiale RATP Dev.

4 • RAPPORT D'ACTIVITÉ ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

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

5 • LISTE DES ADMINISTRATEURS AU 31 DÉCEMBRE 2013 (MANDAT 2009-2014)

Nom	Fonction	Autres mandats
REPRÉSENTANTS DE L'ÉTAT		
Mme BERGEAL Catherine	Conseil d'État	Non
MM. DAUBIGNY Jean	Préfet de la Région Île-de-France et préfet de Paris	Non
DURET Emmanuel	Ancien président de section à la 1 ^{re} chambre de la Cour des comptes	Non
DE FENOYL Christian	Ingénieur général des Ponts et Chaussées honoraire	Oui
GRAFF Pierre	Ancien président-directeur général de la société Aéroports de Paris	Oui
Mme LEPAGE Solenne	Directrice de participations transports et audiovisuel	Oui
MM. CHARISSOUX Denis	Sous-directeur à la direction du Budget	Oui
MONGIN Pierre	Président-directeur général de la RATP	Oui
ÉLUS DES COMMUNES OU GROUPEMENTS DE COMMUNES CONCERNÉS PAR L'ACTIVITÉ DE L'ENTREPRISE		
M. CARREZ Gilles	Député-maire du Perreux-sur-Marne	Non
Mme DEBRE Isabelle	Sénateur des Hauts-de-Seine et premier adjoint au maire de Vanves	Non
PERSONNALITÉS REPRÉSENTANT LES CLIENTS DES TRANSPORTS COLLECTIFS		
M. BUGAT Alain	Président de la société NUC Advisor	Oui
Mme DERUY Danielle	Directeur général d'AEF	Oui
M. SAMUEL-LAJEUNESSE Denis	Senior Advisor, KCF	Oui
PERSONNALITÉS REPRÉSENTANT LES CLIENTS DES TRANSPORTS COLLECTIFS		
MM. BERNARDELLI Stéphane	UNAF (Union nationale des associations familiales)	Non
BOUTRY Yves	FNAUT (Fédération nationale des associations d'usagers des transports)	Non
PERSONNALITÉS CHOISIES POUR LEURS COMPÉTENCES PERSONNELLES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS		
MM. RAULIN Patrice	Ancien Président de la Société Lyon-Turin Ferroviaire	Oui
GIRRE Xavier	Directeur général adjoint, directeur financier du groupe La Poste	Oui
REPRÉSENTANTS ÉLUS DU PERSONNEL		
MM. GAUDOT Daniel	Liste CGT	Oui
GILLARD François	Liste CGT	Oui
Mme GONDARD Nathalie	Liste SUD	Non
MM. LEJALUT Pascal	Liste CFDT/CFTC	Oui
MARIUS Claude	Liste UNSA	Oui
RICHAUD Philippe	Liste CGT	Non
RINGUEDE Jean-Louis	Liste UNSA	Oui
RIZZI Michel	Liste CGT	Oui
TERNOIS Alain	Liste CFE-CGC	Oui

Annexe 2. Activités relevant du conseil – année 2013

Séances	Nombre	Activités	Nombre
Conseil d'administration • 1 ^{er} février • 29 mars • 24 mai • 28 juin • 30 août • 29 novembre	6	Débats	27
		Délibérations	24
		Dont :	
Commission de la modernisation technique et technologique et du transport	6	• Marchés > 60 M€	7
		• Avant-projets	1
		• Schéma de principe complémentaire	2
Commission économique et stratégique	6		
Commission de l'innovation et du service aux clients	6		
Comité d'audit	5		
Groupes de travail	4		
Séminaire	1		
Total des séances	36		

Annexe 3. Système comptable de la RATP

1 • LA PRODUCTION DES ÉTATS COMPTABLES ET FINANCIERS

Le groupe RATP produit annuellement des comptes sociaux et des comptes consolidés certifiés. Il publie également des comptes consolidés semestriels faisant l'objet d'un examen limité par les commissaires aux comptes.

La RATP produit par ailleurs des notices d'emprunt. Celles-ci sont visées par les commissaires aux comptes et par l'Autorité des marchés financiers (AMF).

Dans son ensemble, la production comptable de la RATP Epic couvre les besoins de la gestion budgétaire et économique des unités et des départements.

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

Pour l'établissement des bilans dissociés comme des comptes de résultats dissociés, le principe directeur est celui de l'affectation directe des différents postes ou flux. Lorsque cela n'est pas possible, au motif que ces postes ou flux seraient gérés par l'une ou l'autre des deux activités et à ce titre lui seraient comptablement imputés à l'origine, des conventions de cessions internes entre les deux établissements ont été mises en place conformément à l'usage, refacturable à l'autre activité. De telles conventions cadrent notamment le périmètre des cessions, les principes de leur valorisation et de leur facturation. Ces conventions sont revues régulièrement par les deux établissements.

2 • LES PROCÉDURES DE CONTRÔLE POUR LA PRODUCTION DES COMPTES SOCIAUX

2.1 Un corps de doctrines et des structures

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

Les comptables disposent pour exercer leur activité d'un ensemble de textes à caractère réglementaire, organisationnel et comptable.

La comptabilité de la RATP est organisée de manière à effectuer des contrôles tout au long du processus de production des comptes.

2.2 Des contrôles réguliers

1- Les unités et groupes de soutien des départements participent au fonctionnement de la comptabilité en ordonnant les dépenses et recettes de l'entreprise et en définissant, dans le cadre de règles communes, le plan de leurs comptes analytiques. Cette participation peut prendre la forme d'une délégation comptable (possibilité de générer des écritures comptables dans les systèmes sans intervention des comptables de l'unité comptable d'entreprise), soit par accès direct aux systèmes d'information comptable pour y enregistrer des données (notamment des charges externes), soit par un outil local se déversant dans le système d'information.

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

En 2013, une structure dédiée aux investissements a été mise en place au sein de l'unité comptable. Cette structure, issue du regroupement de deux bureaux comptables, a pour objet le traitement comptable des immobilisations, la gestion du référentiel investissements et la diffusion des règles et méthodes en matière d'investissements en centralisant au sein d'un même bureau toutes les problématiques liées aux investissements.

En ce qui concerne les délégations comptables des sous-comptes bancaires décentralisés (SCBD), gérés par les unités de l'entreprise, elles font l'objet d'une révision comptable régulière tout au long de l'année pour vérifier le bon respect des procédures comptables et administratives qui les régissent. En 2013, la refonte du processus de révisions de l'ensemble des SCBD s'est poursuivie à l'aide de l'application informatique AIRA (Application informatique révision audit) qui permet de tracer l'ensemble des contrôles et de les communiquer aux responsables des SCBD.

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

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

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

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

2.3 Une logique d'arrêté mensuel

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

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

2.4 Des contrôles ponctuels

1- Révision des sous-comptes bancaires décentralisés : ils sont gérés par les unités de l'entreprise et font l'objet d'au moins une révision comptable chaque année pour vérifier le bon respect des procédures comptables et administratives qui les régissent.

2- Délégations comptables : certains secteurs de l'entreprise disposent de délégations comptables (possibilité de générer des écritures comptables dans les systèmes sans intervention des comptables de l'unité comptabilité d'entreprise). Une démarche de contractualisation de ces délégations (périmètre, responsabilités, modalités de révision, etc.) est en cours.

3 • LA PRODUCTION DES COMPTES CONSOLIDÉS DU GROUPE RATP

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

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

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

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

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

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Sur le rapport du président du conseil d'administration de la RATP relatif aux procédures de contrôle interne et de gestion des risques

En notre qualité de commissaires aux comptes de la RATP et en réponse à votre demande, nous vous présentons notre rapport sur le rapport établi par le président de votre conseil d'administration relatif aux procédures de contrôle interne et de gestion des risques au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2013.

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

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

Nous avons effectué nos travaux conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France. Ces normes requièrent la mise en œuvre

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

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

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

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 14 mars 2014
Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit
Gérard Morin

Ernst & Young et autres
Christine Vitrac

COMPTES

CONSOLIDÉS

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES	49
ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL	50
BILAN CONSOLIDÉ	51
TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE	52
TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES	53
NOTES ANNEXES	54

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Sur les comptes consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2013

En exécution de la mission qui nous a été confiée par la ministre de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2013, sur :

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

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

1. Opinion sur les comptes consolidés

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

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

2. Justification des appréciations

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

Avantages au personnel

La Note 24 de l'annexe intitulée « Provisions pour avantages au personnel » détaille les avantages postérieurs à l'emploi et les autres avantages à long terme provisionnés au bilan ainsi que la méthode d'évaluation des dites provisions.

Nous avons examiné le recensement, l'évaluation et le traitement comptable de ces engagements et provisions, ainsi que les effets de la première application de la norme IAS 19 révisée, et nous avons vérifié que les Notes 3.16 et 24 de l'annexe donnent une information appropriée.

Valeur des actifs

Comme indiqué dans les Notes 3.9 « Dépréciation d'actifs » et 15 « Tests de dépréciation d'actifs », la RATP a procédé à des tests de perte de valeur sur ses actifs. Nos travaux ont consisté à examiner les modalités de réalisation de ces tests fondés sur l'actualisation de flux futurs de trésorerie des activités concernées, à apprécier la cohérence des hypothèses retenues avec les données prévisionnelles compte tenu notamment du cadre contractuel et du cadre réglementaire en vigueur et à vérifier que les Notes 3.9 et 15 donnent une information appropriée.

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

3. Vérification spécifique

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

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

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La-Défense, le 14 mars 2014
Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit
Gérard Morin

Ernst & Young et autres
Christine Vitrac

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

Les états financiers sont présentés en milliers d'euros.

1 • COMPTE DE RÉSULTAT

	Notes	31/12/13	31/12/12 retraité (1)
Chiffre d'affaires (dont revenus des actifs financiers en concession 153 M€ pour 2013 et 142 M€ pour 2012)	Note 5	5 142 722	4 934 017
Autres produits des activités ordinaires	Note 5	451 059	626 811
Produits des activités ordinaires	Note 5	5 593 781	5 560 828
Achats consommés		-751 738	-917 565
Autres achats et charges externes		-819 174	-772 411
Impôts, taxes et versements assimilés	Note 9	-223 289	-219 380
Charges de personnel (1)	Note 6	-2 906 266	-2 794 009
Autres charges d'exploitation		-53 876	-44 469
EBITDA (Excédent Brut d'Exploitation)		839 438	812 994
Dotations aux amortissements		-308 627	-309 227
Dotations et reprises aux provisions		5 842	5 885
Résultat de cessions d'actifs	Note 7	-18 812	6 664
Effets des opérations sur le périmètre	Note 7	980	0
Pertes de valeur		-14	-15
Autres produits et charges opérationnels		261	282
Résultat opérationnel		519 068	516 583
Produits financiers	Note 8	11 800	10 608
Charges financières	Note 8	-231 832	-238 307
Résultat avant impôts		299 036	288 884
Quote part dans le résultat des entreprises associées	Note 17	8 185	4 056
Impôts sur le résultat	Note 9	-9 822	-5 015
Résultat net de l'ensemble consolidé		297 399	287 925
dont Résultat net - Part du groupe		292 827	286 243
dont Résultat - Participations ne donnant pas le contrôle		4 572	1 682

2 • AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL

	Notes	31/12/13	31/12/12 retraité (1)
Résultat net de la période		297 399	287 925
Variation des dérivés de couverture de flux de trésorerie, nette d'impôts		2 872	-24 551
Écarts de conversion, nets d'impôts		-4 482	1 043
Quote part des entreprises associées sur éléments recyclables en résultat, nette d'impôts		-679	-258
Total des éléments recyclables en résultat		-2 289	-23 766
Écarts actuariels, nets d'impôts		38 219	-26 300
Quote part des entreprises associées sur éléments non recyclables en résultat, nette d'impôts		483	-295
Total des éléments non recyclables en résultat		38 702	-26 595
Produits et Charges comptabilisés en autres éléments du résultat global		36 413	-50 361
Résultat global total		333 812	237 564
dont Part du Groupe		330 239	236 368
dont Participations ne donnant pas le contrôle		3 573	1 196

Le montant des écarts actuariels correspond principalement à l'impact de la hausse du taux d'actualisation entre décembre 2012 et décembre 2013.

Les impôts concernent uniquement les filiales. Les effets d'impôts sur les autres éléments du résultat global sont présentés en Note 9.

(1) La principale incidence pour la RATP de l'application rétrospective au 1^{er} janvier 2012 de la norme IAS 19 révisée porte sur la suppression de la possibilité d'étalement du coût des services passés. Les provisions pour avantages au personnel sont rétrospectivement augmentées de ce coût, ce qui a pour effet de minorer les charges de personnel de 1 400 k€ par rapport aux données publiées au 31/12/12. En conséquence, l'EBITDA et les agrégats suivants de l'état du résultat global fournis en comparatif sont majorés d'égal montant.

BILAN CONSOLIDÉ

Actif	Notes	31/12/13	31/12/12 retraité (1)	Passif et capitaux propres	Notes	31/12/13	31/12/12 retraité (1)
				Dotation en capital		433 367	433 367
Goodwill net	Note 10	174 272	176 163	Contre-valeur des immobilisations mises à disposition		250 700	250 700
Immobilisations incorporelles	Note 11	538 695	476 330	Réserves (1)		1 995 152	1 672 875
Immobilisations corporelles	Note 12	5 154 173	5 046 111	Résultat de la période (1)		292 827	286 243
				Capitaux propres-part du Groupe		2 972 046	2 643 185
Participations dans les entreprises associées	Note 17	151 731	149 793				
Actifs financiers disponibles à la vente	Note 19	8 726	9 136	Intérêts minoritaires		17 778	12 804
Instruments financiers dérivés - non courants	Note 29	290 986	321 798				
Actifs financiers en concession - non courants (2)	Note 14	3 548 781	3 381 702	Capitaux propres		2 989 824	2 655 989
Autres actifs financiers - non courants	Note 20	651 832	561 225				
Impôts différés actifs	Note 9	18 196	14 786	Provisions pour avantages au personnel (1)	Note 24	615 310	634 688
				Autres provisions - non courantes	Note 25	141 067	137 882
Actifs non courants		10 537 392	10 137 044	Dettes financières - non courantes	Note 26	5 409 767	5 498 334
				Instruments financiers dérivés - non courants	Note 29	11 432	19 417
Stocks et en-cours	Note 21	169 095	168 298	Impôts différés passifs	Note 9	24 094	24 020
Clients et autres débiteurs	Note 22	778 643	793 452	Autres créditeurs		5 182	1 809
Créances d'impôt sur le résultat		7 887	1 514	Passifs non courants		6 206 852	6 316 150
Instruments financiers dérivés - courants	Note 29	13 296	13 755	Autres provisions - courantes	Note 25	55 496	64 957
Actifs financiers en concession - courants (2)	Note 14	279 334	257 074	Dettes financières - courantes	Note 26	2 182 689	2 163 817
Autres actifs financiers - courants	Note 20	516 222	489 974	Instruments financiers dérivés - courants	Note 29	15 198	17 676
				Fournisseurs et autres créditeurs	Note 27	1 745 950	1 711 737
Trésorerie et équivalents de trésorerie	Note 23	889 806	1 072 790	Dettes d'impôt sur le résultat		8 001	3 575
Actifs détenus en vue de la vente	Note 16	12 333	0				
Actifs courants		2 666 617	2 796 857	Passifs courants		4 007 333	3 961 762
Total Actif		13 204 009	12 933 901	Total des Passifs et des Capitaux propres		13 204 009	12 933 901

(1) La principale incidence pour la RATP de l'application rétrospective au 1^{er} janvier 2012 de la norme IAS 19 révisée porte sur la suppression de la possibilité d'étalement du coût des services passés.

Par rapport aux données publiées au 31/12/12, les provisions pour avantages au personnel sont augmentées de 16 927 k€. En contrepartie, le résultat comparatif 2012 est majoré de 1 400 k€ et les capitaux propres d'ouverture au 1^{er} janvier 2012 sont minorés de 18 327 k€ par rapport aux données publiées au 31/12/11.

(2) Dans les comptes publiés au 31/12/2012, les rubriques « Actifs financiers en concession » étaient incluses dans les lignes « Autres actifs financiers ». Celles-ci s'élevaient respectivement à 3 942 927 k€ pour la part non courante et à 747 048 k€ pour la part courante.

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

	Notes	31/12/13	31/12/12 retraité (1)
Résultat net total consolidé (1)		297 399	287 935
Élimination du résultat des entités mises en équivalence		-8 185	-4 056
Élimination des amortissements et provisions (1)		283 650	329 722
Dotations aux amortissements des biens mis en concession	Note 14	291 093	283 454
Élimination des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)		415	2 669
Élimination des résultats de cession		5 552	-10 811
Élimination des produits de dividendes		0	-820
Élimination des effets d'actualisation		40 964	-22 736
Capacité d'autofinancement après coût de l'endettement financier net et impôts		910 889	865 358
Élimination de la charge (produit) d'impôt		9 822	5 015
Incidence de la variation du BFR	Note 22	-99 047	-8 587
Impôts payés		-14 779	-10 272
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		806 885	851 514
Incidence des variations de périmètre		-5 135	-28 944
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	Notes 11 et 12	-804 835	-550 898
Acquisition de biens mis en concession		-784 105	-1 013 681
Acquisition d'actifs financiers		-41	-470
Variation des prêts et avances consentis		-153 567	3 473
Variation du BFR sur investissements et biens mis en concession		-17 086	-24 542
Subventions d'investissement reçues	Notes 11 et 12	322 239	241 602
Subventions d'investissement des biens mis en concession		317 239	359 118
Subventions d'investissement à recevoir		12 366	-78 834
Cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles		138 302	100 940
Cessions d'actifs financiers		0	19
Dividendes reçus des entités mises en équivalence		5 121	970
Autres flux liés aux opérations d'investissement		-2 017	0
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		-971 519	-991 248
Part des minoritaires sur augmentation de capital		579	
Émission d'emprunts		499 764	56 283
Émission de billets de trésorerie		1 019 720	1 008 740
Remboursement d'emprunts		-505 935	-121 928
Remboursement de billets de trésorerie		-1 008 740	-479 885
Variation des intérêts courus non échus		1 506	11 257
Dividendes payés aux minoritaires		-1 944	-1 879
Autres flux liés aux opérations de financement		-2 032	710
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		2 918	473 298
Incidence de la variation des taux de change		-1 917	-44
Variation de la trésorerie		-163 633	333 521
Trésorerie d'ouverture		955 387	621 866
Trésorerie de clôture	Note 23	791 754	955 387
Variation de la trésorerie		-163 633	333 521

(1) La principale incidence pour la RATP de l'application rétrospective au 1^{er} janvier 2012 de la norme IAS 19 révisée porte sur la suppression de la possibilité d'étalement du coût des services passés. Par rapport aux données publiées au 31/12/12, le résultat net total consolidé augmente de 1 400 k€ en contrepartie d'une diminution de la rubrique « Élimination des dotations et provisions ».

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES

	Capital	Contrealeur des immobilisations mises à disposition	Réserves de conversion	Écarts actuariels	Variation de juste valeur des AFS	Couverture de flux de trésorerie	Autres réserves	Capitaux propres part du Groupe	Intérêts minoritaires	Total capitaux propres
Capitaux propres 31 décembre 2011 publiés	433 367	250 700	-1 964	-72 735	1 775	-3 225	1 843 362	2 451 280	10 312	2 461 592
Application rétrospective d'IAS 19 révisée							-18 327	-18 327	0	-18 327
Capitaux propres 31 décembre 2011 retraités	433 367	250 700	-1 964	-72 735	1 775	-3 225	1 825 035	2 432 953	10 312	2 443 265
Résultat net de l'exercice							286 243	286 243	1 682	287 925
Autres éléments du résultat global			1 219	-26 492	-51	-24 551		-49 875	-486	-50 361
Résultat global total			1 219	-26 492	-51	-24 551	286 243	236 368	1 196	237 564
Autres transactions entre actionnaires							-22 082	-22 082	687	-21 395
Autres variations							-4 054	-4 054	609	-3 445
Capitaux propres au 31 décembre 2012 retraités	433 367	250 700	-745	-99 227	1 724	-27 776	2 085 142	2 643 185	12 804	2 655 989
Résultat net de l'exercice							292 827	292 827	4 572	297 399
Autres éléments du résultat global			-4 058	38 763		2 707		37 413	-1 000	36 413
Résultat global total			-4 058	38 763	0	2 707	292 827	330 240	3 572	333 812
Autres transactions entre actionnaires							40	40	-2 007	-1 967
Autres variations							-1 419	-1 419	3 409	1 990
Capitaux propres au 31 décembre 2013	433 367	250 700	-4 802	-60 464	1 724	-25 068	2 376 591	2 972 046	17 778	2 989 824

L'application rétrospective au 1^{er} janvier 2012 de la norme IAS 19 révisée a pour incidence principale au niveau du groupe RATP la suppression de la possibilité d'étalement du coût des services passés. En conséquence, les capitaux propres d'ouverture au 1^{er} janvier 2012 sont minorés de 18 327 k€ par rapport aux données publiées au 31/12/11, et le résultat comparatif 2012 est majoré de 1 400 k€ par rapport aux données publiées au 31/12/12.

NOTES ANNEXES

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

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

La société mère, la Régie autonome des transports parisiens (RATP) est un Epic créé par la loi du 21 mars 1948, doté d'une personnalité juridique à laquelle la loi confère le statut de personne morale de droit public et est immatriculée au RCS de Paris. Son siège social est situé au 54 quai de la Râpée, 75012 PARIS.

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

- A reconnu à la RATP la qualité de gestionnaire de l'infrastructure des réseaux de métro et de RER (dans la limite des compétences reconnues à Réseau Ferré de France), dont elle assurait l'exploitation à la date du 1^{er} janvier 2010;
- A décidé que l'exploitation des lignes existantes créées avant le 3 décembre 2009 se poursuivra dans le cadre des conventions en cours à cette date et de celles qui seront négociées dans le nouveau cadre légal jusqu'au 31 décembre 2024 pour les services de bus, jusqu'au 31 décembre 2029 pour les services de tramway et jusqu'au 31 décembre 2039 pour les autres services de transports (métro et RER). Les droits d'exploitation des lignes confiés à la RATP sont désormais limités dans le temps, avec un renouvellement possible de ces droits aux termes prévus par la loi;
- Définit le cadre de rémunération de la RATP dans ses missions de gestionnaire d'infrastructure et d'exploitant des lignes en assurant une rémunération appropriée des capitaux engagés.

Depuis la loi n° 2000-1208 relative à la solidarité et au renouvellement Urbain, la RATP est autorisée à intervenir, par le biais de filiales, dans la conception et l'exploitation de réseaux de transports publics sur tout le territoire national et à l'étranger.

La RATP est détenue par l'État, et les comptes consolidés du Groupe sont intégrés dans les comptes combinés de l'État actionnaire.

Les comptes consolidés du Groupe au 31 décembre 2013 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 14 mars 2014.

1 • ÉVÉNEMENTS ET TRANSACTIONS SIGNIFICATIFS SURVENUS EN 2013

1.1 Transfert de propriété des biens propres du Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) à la RATP

Dans le cadre de l'application des dispositions de la loi ORTF, la RATP et le Stif avaient demandé conjointement en 2012 la mise en œuvre d'une procédure d'arbitrage pour déterminer le montant des indemnités au titre des biens propres transférés du Stif à la RATP au 1^{er} janvier 2010. Ce montant a été fixé à 200 M€ dans le cadre d'un arrêté interministériel publié le 16 février 2013. L'indemnité a été versée au Stif au cours du 1^{er} semestre 2013. La loi ORTF étant le fait générateur de cet événement, l'indemnité avait été comptabilisée dans les comptes consolidés 2012, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2010 en immobilisations avec constatation en contrepartie d'une dette à l'égard du Stif d'égal montant. La publication de l'arrêté interministériel étant intervenue postérieurement à la date de clôture des comptes de l'exercice 2012, l'affectation de cette indemnité bien par bien et la comptabilisation des amortissements y afférent n'avaient pu être constatée dans les comptes de l'exercice 2012. Cette répartition a été effectuée durant l'exercice 2013 et a permis d'établir la distinction entre éléments amortissables et non amortissables. Pour ce faire, la RATP a retenu comme principe d'affecter l'indemnité bien par bien, tant pour les terrains que pour les constructions, au prorata de l'écart entre les valeurs nettes comptables telles qu'elles sont inscrites dans les comptes annuels de l'Epic RATP et les justes valeurs, ces dernières étant déterminées par des experts indépendants.

À l'issue de cette affectation, la RATP s'est assurée selon les modalités décrites en Note 15 que la valeur comptable de l'ensemble des actifs au bilan demeurait inférieure à leur valeur recouvrable, et qu'il n'y avait en conséquence pas de dépréciation à constater dans les comptes consolidés de l'exercice 2013.

1.2 Modification des garanties relatives à certaines opérations de *leasehold* américain

Lors de la mise en place des opérations de *leasehold* américain décrites dans la Note 13 de l'annexe, la RATP avait été amenée à verser des dépôts auprès d'établissements financiers. Suite à la dégradation de la notation financière de certaines contreparties à ces dépôts, et en application des dispositions contractuelles relatives aux opérations de *leasehold* américain, une restructuration a été conclue au cours du mois de juillet 2013 afin de remplacer les dépôts de garantie initiaux par des bons du trésor américain à hauteur d'un montant de 200 millions de dollars. Avant restructuration, les dépôts de garantie initiaux faisaient l'objet d'une compensation avec les passifs liés à ces contrats, dans les conditions décrites dans la Note 13 de l'annexe. Les nouveaux dépôts se substituent aux précédents dans le montage et sont donc compensés comme décrit dans la Note 13. À l'issue de l'opération, les dépôts initiaux en devises ne sont plus compensés et apparaissent à l'actif du bilan consolidé. À la date de restructuration, le montant des dépôts initiaux est équivalent à la valeur des bons du trésor constituant les nouvelles garanties. La substitution est sans effet sur

le montant et sur les modalités d'étalement au compte de résultat de la NPV du montage. Les risques de change et de taux relatifs à ces dépôts sont couverts par des dérivés dans le cadre d'une relation qualifiée de *Fair Value Hedge*. Par conséquent, les dépôts sont désormais évalués et comptabilisés à leur juste valeur.

1.3 Principaux développements du Groupe RATP

1.3.1 DÉVELOPPEMENT EN FRANCE

RATP Dev a poursuivi son développement dans le centre de la France en acquérant en mars 2013 les activités du groupe Réunir Bourgogne Centre qui assure des services de transport en autocar sur des lignes régulières, ainsi que des services de transports scolaires et touristiques, dans la Nièvre et le Cher.

Par ailleurs, RATP Dev assure depuis le 1^{er} janvier 2013 l'exploitation du réseau de bus desservant l'agglomération de Boulogne-sur-Mer par l'intermédiaire de la Compagnie des Transports du Boulonnais.

1.3.2 DÉVELOPPEMENT À L'ÉTRANGER

RATP Dev a poursuivi le développement de ses activités au Royaume-Uni en acquérant en mars 2013 la société de bus et d'autocars Selwyns Travel. La société assure des services de transport interurbain et de transport à la demande pour les villes de Manchester, Runcorn et St Helens.

En Algérie, le tramway d'Oran a été mis en service en mai 2013 et celui de Constantine en juillet. La société SETRAM en assure l'exploitation et la maintenance.

Aux États-Unis, RATP Dev a également obtenu l'exploitation et la maintenance de la première ligne de tramway de Tucson (Arizona). Le contrat d'exploitation, conclu pour une durée de 8 ans, a pris effet en fin d'année 2013.

1.4 Nouvelles émissions obligataires

Dans le cadre de son programme EMTN, la RATP a émis de nouveaux emprunts obligataires au cours de l'exercice :

- Émission d'un emprunt au nominal de 50 M€ en avril 2013 avec une échéance en octobre 2025 et un taux d'intérêt de 2,44 %;
- Émission d'un emprunt au nominal de 200 M€ en juin 2013 avec une échéance en février 2015 et un taux d'intérêt de 0,36 %;
- Émission d'un emprunt au nominal de 200 M€ en septembre 2013 avec une échéance en octobre 2025 et un taux d'intérêt de 3,03 %.

1.5 Fiscalité sur les contributions forfaitaires du Stif

La RATP a sollicité le 19 mai 2009 auprès de la Direction de la législation fiscale (DLF) une demande d'analyse du régime de TVA des contributions versées par le Stif. Malgré plusieurs relances, le dossier reste à ce jour sans réponse.

À compter de 2010, la RATP facture le Stif sans TVA, conformément à l'analyse exposée à la DLF.

La RATP considère que, quelle que soit l'issue de ce dossier, les conséquences de cette position retenue sur la TVA et à la taxe sur les salaires seront neutres sur les résultats présentés compte tenu du cadre contractuel existant avec le Stif.

2 • RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

2.1 Règles et méthodes comptables

En application du règlement européen 1606/2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du groupe RATP, arrêtés au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2013 sont établis conformément aux normes comptables internationales édictées par l'IASB (International accounting standards board) et adoptées par l'Union européenne.

Ce référentiel est disponible sur le site de la Commission européenne à l'adresse suivante : http://ec.europa.eu/internal_market/accounting/ias/index_fr.htm

Les bases d'évaluation utilisées pour l'établissement des états financiers sont le coût historique, à l'exception des actifs financiers disponibles à la vente qui sont évalués à leur juste valeur et des actifs et passifs financiers évalués à la juste valeur en contrepartie du compte de résultat (instruments dérivés compris).

2.2 Évolution du référentiel IFRS et changements comptables

2.2.1 NORMES ET INTERPRÉTATIONS PUBLIÉES PAR L'IASB ET D'APPLICATION OBLIGATOIRE AUX EXERCICES OUVERTS À COMPTER DU 1^{ER} JANVIER 2013

L'amendement à IAS 1 sur la présentation des autres éléments du résultat global a été appliqué dans les états financiers du Groupe RATP au 31 décembre 2013. Cet amendement porte sur la distinction entre les éléments recyclables et non recyclables des autres éléments du résultat global (Cf État du résultat global).

La norme IAS 19 révisée sur les avantages au personnel, dont l'application est rétrospective, a notamment les conséquences suivantes :

- Les coûts des services passés non comptabilisés au 31 décembre 2011 ont été constatés par contrepartie des réserves consolidées pour un montant de 18 327 k€ au 1^{er} janvier 2012;
- Le rendement attendu des actifs de régimes de pensions est évalué selon le taux d'actualisation qui est utilisé pour déterminer les engagements sociaux. L'écart entre le taux d'actualisation et le taux de rendement des actifs est comptabilisé en autres éléments du résultat global.

La norme IFRS 13 sur l'évaluation à la juste valeur vise à fournir un cadre unifié pour toutes les évaluations à la juste valeur. Les informations relatives à la juste valeur sont présentées dans les Notes 3.20 et 30 de l'annexe.

L'amendement à IFRS 7 « Compensation d'actifs et de passifs financiers » qui requiert de présenter de nouvelles informations a été appliqué dans les Notes 13 et 28.3.

Les autres textes d'application obligatoire en 2013 n'ont pas d'incidence significative sur les comptes consolidés.

2.2.2 NORMES, AMENDEMENTS ET INTERPRÉTATIONS D'APPLICATION NON OBLIGATOIRE POUR LA PRÉPARATION DES COMPTES CONSOLIDÉS 2013

Le Groupe a décidé de ne pas appliquer par anticipation les textes suivants, d'application obligatoire au plus tard à compter du 1^{er} janvier 2014 :

- IFRS 10 – États financiers consolidés;
- IFRS 11 – Partenariats;
- IFRS 12 – Informations à fournir sur les intérêts détenus dans d'autres entités;
- IAS 28 révisée – Participations dans des entreprises associées et des coentreprises;
- Amendement IAS 32 – Instruments financiers : Présentation – Compensation d'actifs financiers et de passifs financiers.

L'application des normes IFRS 10, 11, 12 et IAS 28 révisée n'aura pas d'impact significatif sur les états financiers consolidés, car les entités consolidées selon la méthode de l'intégration proportionnelle représentent une contribution peu importante aux comptes du Groupe. Au 31 décembre 2013, le chiffre d'affaires serait minoré de 51 M€ et le résultat opérationnel serait minoré de 1,5 M€.

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation les autres normes, amendements et interprétations applicables à compter d'un exercice postérieur au 31 décembre 2013 qu'ils soient ou non adoptés par la Commission européenne.

2.2.3 CHANGEMENT DE PRÉSENTATION EFFECTUÉ EN 2013

Afin d'améliorer la lisibilité du bilan consolidé, le Groupe a choisi de faire figurer sur une rubrique distincte les actifs financiers en concession comptabilisés en application de l'interprétation IFRIC 12 « Accords de concession de service ». Dans les états financiers publiés au 31 décembre 2012, ces actifs figuraient en autres actifs financiers.

2.3 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 2013.

Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

- Les actifs, essentiellement les immobilisations corporelles (Note 3.5), les stocks (Note 3.11), les *goodwill* (Note 3.3), et les tests de dépréciation des actifs (Notes 3.9 et 15);
- Les provisions pour risques, principalement la provision pour démantèlement (Note 25), et les éléments relatifs aux avantages du personnel (Note 24);
- L'évaluation à la juste valeur des instruments financiers (Note 30);
- L'évaluation des risques de contrepartie des dépôts dans le cadre des contrats de *leasehold* (Note 13);

- La reconnaissance des impôts différés actifs (Note 9);
- La comptabilisation des contrats de concession exploités par l'Epic RATP et les filiales (Note 14);
- La détermination des écarts d'acquisition.

Les principes comptables appliqués lors de la préparation des états financiers consolidés sont exposés ci-après en Note 3. Sauf indication contraire, ces méthodes ont été appliquées de façon permanente à toutes les périodes présentées.

Les états financiers consolidés ont été élaborés en respectant les principes de continuité d'exploitation et d'indépendance des exercices.

2.4 Régime de propriété des biens inscrits à l'actif de l'Epic RATP

La loi d'Organisation et de régulation du transport ferroviaire (ORTF) a modifié à compter du 1^{er} janvier 2010 le régime de propriété des biens créés par la RATP ou historiquement mis à sa disposition en distinguant quatre catégories d'actifs :

- La RATP est propriétaire des biens constitutifs de l'infrastructure dont elle est gestionnaire;
- Les matériels roulants et les matériels d'entretien du matériel roulant (biens de retour) appartiennent au Stif depuis le 1^{er} janvier 2010. Le Stif entrera en possession de ces biens à l'expiration des droits d'exploitation de services. Le décret d'application n° 2011-320 prévoit que le Stif effectue, au terme de la durée des droits d'exploitation de la RATP, le rachat des biens à leur valeur nette comptable, nette de toute subvention, telle qu'elle figure dans les comptes annuels de l'Epic. Dans les comptes consolidés, ces biens sont comptabilisés en actifs financiers en application de l'interprétation IFRIC 12 « Accords de concession de services » (Notes 3.8 et 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, le Stif dispose néanmoins d'un droit de reprise de ces biens. Ces biens sont comptabilisés en actifs financiers et en actifs incorporels en application de l'interprétation IFRIC 12 « Accords de concession de services » (Notes 3.8 et 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 donc comptabilisés en fonction de leur régime de propriété selon les modalités suivantes :

Type de biens	Gestionnaire d'infrastructure	Opérateur de transport		
	Biens propres	Biens de retour	Biens de reprise	Biens propres
Nature des biens	Biens relatifs à l'infrastructure.	Matériels roulants et matériels d'entretien du matériel roulant.	Il s'agit de biens nécessaires à l'exploitation : - les centres bus, - certains équipements, ...	Biens affectés aux activités administratives, sociales ou de formation.
Régime de propriété	La RATP est propriétaire de ces biens.	Ces biens appartiennent au Stif depuis le 1 ^{er} janvier 2010. La RATP est affectataire de ces biens. Le Stif entrera en possession des biens au terme des droits d'exploitation.	La RATP est propriétaire de ces biens. Le Stif a la possibilité de reprendre ces biens en fin de contrat moyennant une indemnisation de la RATP.	La RATP est propriétaire de ces biens.
Modalités de rémunération pendant la période d'exploitation		L'article 14 du décret n° 2011-320 fixe les modalités de rémunération versée par le Stif à la RATP au titre de ces biens.	Les principes et les modalités de rémunération sont prévus sur la durée du contrat Stif 2012-2015.	
Modalités de rémunération à la fin des droits d'exploitation	NA	L'article 14 du décret n° 2011-320 prévoit le rachat des biens à la valeur nette comptable, nette de toute subvention.	L'accord entre la RATP et le Stif prévoit soit une reprise des biens à une valeur nulle pour les biens transférés à la RATP au 1 ^{er} janvier 2010, soit une reprise à la valeur nette comptable nette de subventions pour les autres biens.	NA
Biens éligibles à IFRIC 12 « Contrats de concessions de services »	Non	Oui	Oui	Non

3 • PRINCIPES COMPTABLES

3.1 Consolidation

3.1.1 DÉTERMINATION DU PÉRIMÈTRE ET MÉTHODES DE CONSOLIDATION

Les comptes consolidés comprennent ceux de la RATP Epic ainsi que ceux de ses filiales, coentreprises et entreprises associées. Cet ensemble forme le Groupe.

Les filiales sont toutes les entités sur lesquelles le Groupe exerce un contrôle, c'est-à-dire le pouvoir de diriger leur politique financière et opérationnelle afin d'obtenir des avantages de leurs activités. Ce contrôle est présumé dans les cas où le Groupe détient, directement ou indirectement par l'intermédiaire de ses filiales, plus de la moitié des droits de vote. Les états financiers des filiales sont consolidés en suivant la méthode de l'intégration globale, et les participations ne donnant pas le contrôle sont déterminées sur la base du pourcentage d'intérêt.

Les sociétés entrent dans le périmètre de consolidation à la date à laquelle leur contrôle est transféré au Groupe, et en sortent à la date à laquelle le Groupe cesse d'exercer un contrôle sur elles.

Les sociétés sous contrôle conjoint entre le Groupe et les autres actionnaires sont consolidées selon la méthode de l'intégration proportionnelle.

Les sociétés dans lesquelles le Groupe n'exerce pas de contrôle mais exerce une influence notable sont consolidées selon la méthode de la mise en équivalence ; celle-ci est présumée lorsque le Groupe détient une participation comprise entre 20 % et 50 % des droits de vote.

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

Cas particulier de la SA HLM Logis Transports

L'appréciation du contrôle sur les SA HLM apparaît très complexe en raison du caractère atypique de ces sociétés et des contraintes très strictes imposées par la réglementation HLM. De ce fait, la détermination du contrôle doit faire l'objet d'une analyse en substance et tenir compte des spécificités de fonctionnement de ces sociétés.

Ainsi, malgré une participation à hauteur de 88 % de la RATP celle-ci a été exclue du périmètre de consolidation pour les raisons suivantes :

- La réglementation HLM impose des contraintes financières (restriction du bénéfice distribuable, restriction des droits au boni de liquidation...) qui limitent le pouvoir de diriger la politique financière d'une telle filiale et d'en recueillir des avantages économiques ;
- La dette des sociétés HLM est, dans sa quasi-totalité garantie, opération par opération, par les collectivités publiques concernées. Par conséquent, la RATP ne porte pas les risques de remboursement des emprunts de Logis Transports ;

- La RATP exerce une influence sur certains aspects de gestion de Logis Transports sans que cette influence puisse être qualifiée de contrôle. La RATP ne dispose pas des actifs de Logis Transports comme pourrait le faire un actionnaire de référence. Les actifs de Logis Transports sont les terrains et immeubles de logements conventionnés. Ces actifs sont soumis à des restrictions très importantes en ce qui concerne leur cession (impossible en dehors du monde HLM). Ils sont source de recettes (loyers) réglementées par le législateur tant dans leur fixation que leur évolution. L'utilisation même de ces actifs n'est pas libre compte tenu des quotas de réservation de logements imposés par les préfetures et les collectivités locales. L'attribution des logements aux agents RATP fait l'objet d'un examen en commission d'attribution au même titre et selon les mêmes modalités que pour les candidats externes.

Les titres sont maintenus au bilan à leur coût d'acquisition et classés en actifs financiers disponibles à la vente.

Les principaux éléments financiers de la SA HLM Logis Transports sont présentés dans la Note 19.

3.1.2 REGROUPEMENTS D'ENTREPRISES

Les regroupements d'entreprises sont comptabilisés selon la méthode de l'acquisition. En application de cette méthode, les actifs identifiables acquis et les passifs repris de l'entreprise acquise doivent être comptabilisés à leur juste valeur à la date d'acquisition correspondant à la date de prise de contrôle.

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

Ce *Goodwill* est évalué dans la monnaie fonctionnelle de l'entité acquise et est inscrit à l'actif du bilan consolidé. Le Groupe a la possibilité d'opter, transaction par transaction, à la date d'acquisition, pour une évaluation des participations ne donnant pas le contrôle soit à la juste valeur (« *goodwill* complet ») soit à la quote-part dans la juste valeur de l'actif net identifiable de l'entreprise acquise. Cette seconde méthode est la plus fréquemment appliquée par le Groupe.

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

3.1.3 ENGAGEMENTS D'ACHAT D'INTÉRÊTS MINORITAIRES

Les passifs financiers comprennent les puts sur minoritaires consentis par le Groupe.

Le Groupe a retenu le traitement comptable suivant pour ces engagements :

- À la mise en place du put, la valeur actualisée du prix d'exercice est comptabilisée en tant que passif financier avec pour contrepartie la réduction des intérêts minoritaires et au-delà, le solde est comptabilisé en capitaux propres ;
- À chaque clôture, le montant du passif financier est réévalué et les variations de passif trouvent leur contrepartie en capitaux propres – part du groupe.

Les *puts* à prix variable sont évalués à la date de clôture sur la base d'estimations des modalités contractuelles du prix d'exercice selon les derniers éléments connus (soit prix d'exercice fonction de la juste valeur, soit fonction d'une formule).

3.2 Conversion

3.2.1 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 »).

3.2.2 CONVERSION DES ÉTATS FINANCIERS DES FILIALES ÉTRANGÈRES

Les états financiers des filiales dont les monnaies fonctionnelles sont différentes de celle 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.

3.2.3 CONVERSION DES OPÉRATIONS EN DEVICES

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

À chaque arrêté comptable :

- Les actifs et passifs non monétaires libellés en monnaies étrangères sont comptabilisés au cours historique en vigueur à la date de la transaction ;
- Les actifs et passifs monétaires libellés en monnaies étrangères sont convertis au cours de clôture. Les différences de change sont comptabilisées dans le résultat de la période ou comme une composante distincte des capitaux propres s'ils sont relatifs à des investissements nets dans des activités à l'étranger ou des couvertures de flux de trésorerie.

3.3 Goodwill

Après leur comptabilisation initiale, ils sont enregistrés à leur coût diminué des pertes de valeur éventuelles. Ils ne sont pas amortis mais font l'objet d'un test de dépréciation dès l'apparition d'indices de perte de valeur et au minimum une fois par an.

En cas de perte de contrôle d'une participation, la plus ou moins-value de cession tient compte de la valeur nette comptable du goodwill relatif à l'activité cédée.

3.4 Immobilisations incorporelles

3.4.1 FRAIS DE RECHERCHE ET DE DÉVELOPPEMENT

Les frais de développement internes sont comptabilisés en immobilisations incorporelles uniquement si l'ensemble des critères définis par la norme IAS 38 sont satisfaits sous condition qu'ils puissent être évalués de manière fiable. Les coûts sont immobilisés à compter de la date à laquelle la direction a pris la décision d'investir s'il est démontré que le bien générera des avantages économiques futurs suffisants. Les procédures internes permettent de matérialiser la date de décision d'investir de la direction. Les frais de développement sont amortis sur les durées d'amortissement des immobilisations corporelles auxquelles ils se rattachent.

3.4.2 AUTRES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les autres immobilisations incorporelles figurent au bilan à leur valeur historique et sont systématiquement amorties sur leur durée d'utilité. Les logiciels sont amortis linéairement sur une durée de 3 à 10 ans. Seuls les coûts de développements spécifiques et de paramétrages particuliers de systèmes de gestion transversaux à la RATP Epic sont amortis sur 10 ans. Les autres immobilisations incorporelles comprennent également les actifs incorporels de concession constitués au titre des biens de reprise de l'OT en application d'IFRIC 12 Accords de concession (Notes 2.4 et 14).

3.5 Immobilisations corporelles

Comme indiqué dans la Note 2.4, seuls les biens propres de l'Epic ainsi que les immobilisations corporelles des filiales sont inscrits au bilan consolidé. Ils sont évalués à leur coût d'acquisition, à leur coût de production ou à la juste valeur lors de l'entrée dans le périmètre.

Conformément à la méthode de comptabilisation des actifs par composants, toutes les immobilisations ont été décomposées afin d'appliquer des durées d'utilité propres à chacun des composants en fonction de leur fréquence de renouvellement ou des opérations de rénovation.

Compte tenu des dispositifs actuels de rémunérations contractuelles entre la RATP et le Stif, la RATP ne capitalise pas les intérêts financiers.

Certains actifs ont bénéficié de subventions d'investissements (Note 3.6).

Pour les biens qui font l'objet d'une obligation de démantèlement, le coût prévisionnel de cette obligation est inclus dans le coût d'acquisition du bien correspondant et figure également en provisions (Notes 3.15 et 25).

L'amortissement linéaire est considéré comme l'amortissement économiquement justifié. Les durées d'amortissement pratiquées par le Groupe sont les suivantes :

Catégories

Durée

Infrastructure ferroviaire bien principal	70 à 140 ans
Infrastructure ferroviaire bien composant	15 à 60 ans
Bâtiments gros œuvre	70 à 100 ans
Bâtiments second œuvre	6,66 à 30 ans
Voies	12,5 à 50 ans
Signalisation des voies et systèmes d'aide à la conduite des trains	5 à 35 ans
Matériels roulants ferrés	15 à 40 ans
Matériels roulants routiers	4 à 10 ans
Installations et équipements, matériel et outillage	5 à 50 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 15 ans

Les durées d'utilités des immobilisations corporelles sont revues annuellement en cas d'évolution significative.

3.6 Subventions d'investissement

Les subventions sont comptabilisées lorsqu'il existe une assurance raisonnable que le Groupe remplira les conditions attachées à la subvention, et que la subvention sera reçue. Ces subventions ne sont pas remboursables.

Ces subventions sont attachées à des actifs et présentées en déduction des actifs correspondants, puis rapportées au compte de résultat sur la durée d'utilité de ces actifs au même rythme que les amortissements correspondants.

La bonification de taux obtenue sur les prêts accordés par la Région Île-de-France est présentée de la même manière que les autres subventions liées aux actifs.

3.7 Contrats de location

3.7.1 CONTRATS DE LOCATION SIMPLE

Les paiements effectués au titre d'un contrat de location simple sont enregistrés en charge dans le compte de résultat, sur une base linéaire pendant la durée du contrat.

3.7.2 CONTRATS DE LOCATION – FINANCEMENT

Conformément à la norme IAS 17, les contrats de location sont qualifiés de location – financement lorsqu'en substance, ils transfèrent au preneur la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété. Une location – financement donne lieu à la comptabilisation initiale d'une immobilisation et d'une dette de même montant, égale à la juste valeur du bien concerné ou à la valeur actualisée des paiements futurs minimaux dus au titre du contrat lorsqu'elle est inférieure ; ultérieurement, les loyers sont traités comme des remboursements de la dette, et décomposés en :

- Amortissement du principal de la dette ;
- Et charges financières, sur la base du taux d'intérêt stipulé au contrat ou du taux d'actualisation utilisé pour l'évaluation de la dette.

Les contrats de location financement pris par le groupe concernent principalement des locations de bâtiments. Les redevances de loyers prévues aux contrats sont indexées sur un indice du coût de la construction.

Les actifs enregistrés en immobilisations corporelles au titre des contrats de location – financement sont détaillés en Note 12 et la dette financière correspondante en Note 26.

3.8 Contrats de concession

Les contrats de concession entrent dans le champ d'application d'IFRIC 12 sur les accords de concession de services dès lors que l'utilisation de l'infrastructure est contrôlée par le concédant. Le contrôle de l'infrastructure par le concédant est assuré quand les deux conditions suivantes sont remplies :

- Le concédant contrôle ou régule les services devant être fournis grâce à « l'infrastructure » objet de la concession et détermine à qui et à quel prix ce service doit être rendu ;
- Le concédant contrôle l'infrastructure, c'est-à-dire qu'il détient le droit de reprendre l'infrastructure en fin de contrat.

En application de l'interprétation IFRIC 12, les « infrastructures » utilisées ne peuvent dans ces cas être inscrites 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 services de concessions, un actif financier est comptabilisé lorsque l'opérateur dispose contractuellement d'un droit inconditionnel lui garantissant le paiement par le concédant de montants définis ou déterminés dans le contrat. Les actifs financiers résultant de l'application de l'interprétation IFRIC 12 sont inscrits dans la rubrique « Actifs financiers en concession » du bilan consolidé. Ils sont comptabilisés au coût amorti. La rémunération de la créance est inscrite en chiffre d'affaires.

Modèle de l'actif incorporel

Le modèle de l'actif incorporel s'applique lorsque le concessionnaire reçoit un droit à facturer les usages du service public.

Modèle Mixte

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

L'analyse menée par le groupe RATP a conduit à considérer que les contrats d'exploitation de lignes de l'Epic RATP et certains contrats des filiales Transport de RATP Dev entrent dans le champ d'application d'IFRIC 12 selon les modalités décrites dans la Note 14.

3.9 Dépréciation d'actifs

3.9.1 DÉPRÉCIATION DES UNITÉS GÉNÉRATRICES DE TRÉSORERIE (UGT)

Selon la norme IAS 36, 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.

À l'issue de la séparation comptable des activités de l'Epic RATP à compter de l'exercice 2012, les UGT définies correspondent aux activités de Gestionnaire d'infrastructure (GI) et d'Opérateur de transport (OT).

Les autres UGT sont définies en fonction de l'activité et de la zone géographique : France/Suisse, Italie, USA, Royaume-Uni, Asie.

Conformément à la norme IAS 36, un test de dépréciation est effectué :

- Chaque année pour toutes les UGT comprenant des goodwill ou des actifs incorporels à durée de vie indéfinie ;
- Dès lors qu'il apparaît un indice de perte de valeur.

Pour ces tests, la valeur nette comptable de l'actif immobilisé est comparée à sa valeur recouvrable. Le Groupe RATP retient comme valeur recouvrable d'un actif le montant le plus élevé entre la juste valeur diminuée des coûts de la vente et la valeur d'utilité. Lorsqu'il apparaît une perte de valeur, celle-ci est comptabilisée en résultat opérationnel. Les pertes de valeur sur *Goodwill* sont irréversibles.

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

3.9.2 DÉPRÉCIATION DES AUTRES ACTIFS

Pour tout actif non financier, lorsqu'il existe un indice de perte de valeur, un test de dépréciation est effectué : la valeur nette comptable de l'actif non financier est comparée à sa valeur recouvrable, celle-ci étant définie comme la plus élevée du prix de vente net des coûts de sortie, ou de la valeur d'utilité.

3.10 Actifs financiers

En application d'IAS 39, les actifs financiers du Groupe sont classés dans l'une des trois catégories suivantes : les actifs financiers disponibles à la vente, les prêts et créances (autres actifs financiers) et les actifs financiers évalués à la juste valeur en contrepartie du résultat (instruments financiers dérivés et actifs financiers désignés dans le cadre d'une relation de couverture de juste valeur). Lors de leur comptabilisation initiale, les actifs financiers sont évalués à leur coût d'achat, coûts de transaction inclus, qui est jugé représentatif de la juste valeur. Les actifs financiers sont comptabilisés à la date de transaction.

3.10.1 ACTIFS FINANCIERS DISPONIBLES À LA VENTE

Les actifs financiers disponibles à la vente sont essentiellement composés de titres de participation non consolidés de quelques titres ou parts d'OPCVM qui ne sont pas définis comme des équivalents de trésorerie, et des actifs ne répondant pas à la définition des autres actifs financiers. Ils sont évalués à la juste valeur. Les variations ultérieures de juste valeur constatées sont comptabilisées dans les capitaux propres en autres éléments du résultat global jusqu'à leur cession. Cependant, s'il existe une indication objective de dépréciation durable d'un actif financier disponible à la vente, la perte cumulée est comptabilisée en résultat. Dans l'éventua-

lité d'une reprise ultérieure de dépréciation, celle-ci est constatée en autres éléments du résultat global s'il s'agit d'instruments de capitaux propres.

Les titres pour lesquels il ne peut être établi de juste valeur demeurent inscrits à leur coût corrigé d'éventuelles dépréciations.

3.10.2 PRÊTS ET CRÉANCES (AUTRES ACTIFS FINANCIERS)

Les autres actifs financiers sont essentiellement composés de créances rattachées à des participations, prêts, dépôts et cautionnements. L'ensemble de ces actifs financiers est évalué initialement à la juste valeur puis au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Ces actifs financiers font l'objet de tests de perte de valeur dès l'apparition d'indices indiquant que leur valeur recouvrable serait inférieure à leur valeur comptable. La perte de valeur éventuelle est enregistrée au résultat.

3.10.3 INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Dans le cadre de sa gestion du risque de change, du risque de taux d'intérêt et du risque de fluctuation du prix du gazole, le groupe souscrit des contrats à terme de taux, de devises, ou de matières (carburant) et utilise des instruments financiers tels que les *swaps*, *caps*, *floors* et *swaptions*. L'utilisation de ces instruments a pour seul objet de couvrir les risques auxquels le Groupe est exposé. La gestion de ces risques est assurée de façon centralisée par la trésorerie du siège dans le cadre des limites fixées par la direction financière du Groupe.

3.10.3.1 Présentation des instruments dérivés au bilan

Les instruments dérivés sont présentés au bilan en actifs financiers ou en passifs financiers.

Conformément à la norme IAS 39, 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 3.20).

Le mode de comptabilisation des instruments dérivés varie selon qu'ils sont désignés comme éléments de couverture de juste valeur, de couverture de flux de trésorerie, ou qu'ils ne sont pas qualifiés d'éléments de couverture.

3.10.3.2 Instruments dérivés de couverture

Pour les opérations de couverture, le Groupe retient les modalités prévues par l'IAS 39 en matière de comptabilité de couverture : les instruments financiers dérivés sont comptabilisés au bilan à la juste valeur à la clôture, la contrepartie de cette réévaluation dépendant de la qualification de la couverture retenue.

Couverture de juste valeur

Cette désignation concerne la couverture des variations de valeur de marché d'un élément du bilan ou d'un engagement ferme non comptabilisé. L'élément couvert et l'instrument dérivé sont réévalués, et leurs variations sont enregistrées simultanément en compte de résultat. Les impacts nets en résultat correspondent à la part d'inefficacité de la couverture.

Couverture de flux de trésorerie

Cette désignation concerne les instruments qui viennent couvrir des flux futurs dont la réalisation est hautement probable, et qui ne sont pas valorisés au bilan.

La variation de la juste valeur du dérivé est comptabilisée dans un compte de capitaux propres « réserve de couverture de flux de trésorerie » pour sa part efficace, et reprise en résultat au fur et à mesure que le risque couvert se réalise. La part inefficace de la variation de juste valeur de l'instrument de couverture est comptabilisée dans le résultat de la période.

À la mise en place de ces deux types de couverture, puis à chaque arrêté, des tests d'efficacité sont réalisés. La relation de couverture est interrompue si les tests d'efficacité démontrent que les bornes prévues par la norme IAS 39 (80 %-125 %) ne sont plus respectées. L'instrument dérivé est alors immédiatement déqualifié.

3.10.3.3 Instruments dérivés non qualifiés de couverture

Bien que rentrant dans la politique de gestion de couverture du Groupe, certaines opérations ne sont pas qualifiées comptablement de couverture car elles ne respectent pas les critères de la comptabilité de la couverture édictés par la norme IAS 39.

Les variations de juste valeur de ces instruments sont comptabilisées immédiatement en résultat financier.

La Note 29 donne des explications quantitatives sur l'utilisation de ces instruments.

3.11 Stocks

Les stocks 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 la valeur probable de réalisation d'un stock ou d'un en-cours est inférieure à son coût.

3.12 Créances clients

Les créances clients sont comptabilisées à leur juste valeur qui est égale au nominal car l'effet d'actualisation n'est pas jugé significatif sur ces actifs dont l'échéance est généralement inférieure à un an.

Une dépréciation est constatée lorsqu'il existe un risque de non recouvrement, de façon à les ramener à leur valeur probable de réalisation.

3.13 Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

Le poste trésorerie comprend les soldes bancaires, les placements et les équivalents de trésorerie.

Les équivalents de trésorerie se composent des placements sans risque qui peuvent être convertis en liquidités de façon quasi-immédiate et dont le risque de changement de valeur est négligeable.

Ils incluent notamment :

- Des titres de créances négociables, dont les échéances sont inférieures à 3 mois, évalués à leur valeur nominale estimée;
- Des titres d'OPCVM monétaires court terme, évalués à leur valeur liquidative à la date de clôture.

Les variations de juste valeur de ces équivalents de trésorerie sont enregistrées dans le résultat financier.

3.14 Dotation en capital

La loi du 21 mars 1948 a créé la RATP sans lui attribuer de capital. Toutefois, en 1986, les pouvoirs publics lui ont accordé une dotation en capital en contrepartie partielle du remboursement anticipé des prêts consentis antérieurement par les Fonds de développement économique et social. Cette dotation a été augmentée en juillet 2010 dans le cadre du plan de relance national annoncé début 2009 (150 M€).

3.15 Provisions

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

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

L'estimation du montant figurant en provisions correspond à la sortie de ressources qu'il est probable que le Groupe devra supporter pour éteindre cette obligation.

Les provisions sont actualisées lorsque l'effet de l'actualisation est significatif.

Les coûts de démantèlement concernent essentiellement le matériel roulant ferroviaire et font l'objet d'une provision pour charges en contrepartie de leur inscription à l'actif immobilisé en tant que composants amortis sur la durée d'utilité des trains. Toute révision du coût ou de l'échéance de la provision est comptabilisée en contrepartie d'une augmentation de la valeur du matériel (composant démantèlement). L'impact de l'actualisation étant non significatif, il n'est pas pris en compte.

Les passifs éventuels correspondent à des obligations potentielles résultant d'événements passés dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance d'événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle de l'entreprise ou des obligations probables pour lesquelles la sortie de ressources ne l'est pas. À l'exception de ceux reconnus dans le cadre d'un regroupement d'entreprises, les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Ils font l'objet, le cas échéant, d'une information en annexe.

3.16 Avantages au personnel

3.16.1 RÉGIMES À COTISATIONS DÉFINIES

La RATP verse à la Caisse de retraite des agents de la RATP des cotisations assises sur les salaires. En vertu du décret de décembre 2005 ces cotisations sont libératoires. Il n'existe donc aucun passif actuariel à ce titre. Les

paiements de la RATP sont constatés en charges de la période à laquelle ils sont liés.

La charge de retraite 2013 s'élève à 264 004 k€ et est comptabilisée intégralement en résultat opérationnel dans les charges de personnel (Note 6).

La réforme du financement des retraites de la RATP est issue de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales. Elle a pour objectif de rapprocher l'autorité organisatrice d'Île-de-France de celles relevant du droit commun en transférant les compétences initiales de l'État aux départements et à la région Île-de-France.

L'organisation du dispositif est assurée par un ensemble de textes, à savoir les décrets :

- n° 2005-1635 du 26 décembre 2005 relatif à la caisse de retraites du personnel de la Régie autonome des transports parisiens;
- n° 2005-1636 du 26 décembre 2005 relatif aux conventions financières passées par le régime spécial de retraites du personnel de la Régie autonome des transports parisiens, au taux et à l'assiette des cotisations perçues par ce régime et modifiant le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France;
- n° 2005-1637 du 26 décembre 2005 relatif aux ressources de la caisse de retraites du personnel de la Régie autonome des transports parisiens;
- n° 2005-1638 du 26 décembre 2005 fixant les taux des cotisations dues à la caisse de retraites du personnel de la Régie autonome des transports parisiens.

Ces textes expliquent que la CRP-RATP, organisme d'État, est le débiteur des retraites, et que la RATP a l'obligation de payer des cotisations calculées de façon spécifique, mais dont le montant est celui qui est exigible de toute entreprise ayant des personnes salariées ressortissantes de la protection sociale de droit commun (régimes obligatoires, à savoir CNAVTS et AGIRC-ARRCO).

Par décision en date du 13 juillet 2009, la Commission européenne a validé cette réforme, via une décision notifiée aux autorités françaises

3.16.2 RÉGIMES À PRESTATIONS DÉFINIES CONCERNANT LES AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI

Le passif inscrit au bilan au titre des avantages postérieurs à l'emploi correspond à la valeur actualisée de l'obligation liée aux régimes à prestations définies à la clôture. La valeur actualisée de l'obligation et le coût des services sont déterminés en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Selon cette méthode, les droits à prestations sont affectés aux périodes de service en fonction de la formule d'acquisition des droits du régime, ou linéairement sur la carrière du salarié lorsque le rythme d'acquisition des droits n'est pas uniforme et diffère de manière significative le provisionnement des engagements.

Les montants des paiements futurs au titre des avantages accordés au personnel sont évalués sur la base d'hypothèses d'évolution des salaires, d'âge de départ à la retraite et de présence à ce jour, de tables de mortalité. Ces paiements futurs sont ramenés à leur valeur actuelle en utilisant un taux d'actualisation spécifique pour chaque zone géographique et monétaire, notamment :

- Pour la zone euro, sur la base des taux rapportés par l'indice Bloomberg euro composite d'obligations à maturité 15 ans des entreprises notées AA;
- Pour les sociétés britanniques sur la base d'indices Corporate Bonds £ notés AA.

Les écarts actuariels (variations de l'engagement et des actifs financiers dues aux changements d'hypothèses et écarts d'expérience) et autres réévaluations se rapportant aux avantages postérieurs à l'emploi sont comptabilisés en « Autres éléments du résultat global » ; ils ne sont pas recyclables au compte de résultat.

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

Description des différents avantages postérieurs à l'emploi :

Indemnités de départ en retraite

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

Allocation décès des retraités

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

Indemnité décès des actifs

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

Cessation anticipée d'activité

Ce dispositif consiste en un « départ anticipé » à la retraite, sous condition d'âge, d'agents qui en font la demande.

Plan d'épargne entreprise des retraités et futurs retraités

Le PEE est un système d'épargne collectif et facultatif ouvrant aux salariés la faculté de participer, avec l'aide de l'entreprise, à la constitution d'un portefeuille de valeurs mobilières. La RATP permet à tous les agents en activité d'au moins trois mois d'ancienneté (excepté s'ils sont en disponibilité sans solde) de se constituer une épargne. Le plan est alimenté par des versements volontaires et les sommes ainsi constituées sont temporairement bloquées et bénéficient d'exonérations fiscales. Les retraités de l'entreprise continuent à bénéficier de cet avantage après leur départ à la retraite.

Le 22 octobre 2010, le protocole d'accord de substitution du PEE a été signé par les organisations syndicales. Cet accord propose aux salariés trois choix d'investissements sur lesquels ils peuvent placer leur épargne. Ce dispositif s'accompagne uniquement d'une évolution de l'abondement par l'entreprise.

En ce qui concerne le PEE Tick'épargne, depuis le 1^{er} janvier 2011, les adhérents ne peuvent plus souscrire de nouvelles parts. Jusqu'au 30 juin 2015, le rendement de Tick'épargne est maintenu aux conditions actuelles (4 points au dessus du livret A avec un plancher à 7 %). Après cette date, le rendement sera de 0,5 point supérieur à celui du livret A.

Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités

La RATP ne cotise pas au régime général d'accidents du travail mais assure elle-même le financement des indemnités versées.

Le salarié victime d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle qui conserve, à la date de consolidation des blessures, une incapacité permanente partielle de travail peut demander une indemnisation en capital ou une rente annuelle et viagère. Il appartient à la commission des rentes accidents de travail et maladies professionnelles de la caisse, de se prononcer sur le droit de la victime ou de ses ayants droits à une rente et sur le montant de celle-ci. Ces prestations sont servies par la Caisse. Les rentes sont servies jusqu'au décès de leur bénéficiaire et sont réversibles le cas échéant.

Engagements pour pensions de retraites des filiales étrangères

Certaines filiales étrangères (essentiellement au Royaume-Uni) ont des plans à prestations définies destinés à couvrir les engagements pour pensions de retraites. Ces engagements sont partiellement couverts par des fonds externalisés, dont les actifs sont composés essentiellement de valeurs financières locales.

3.16.3 AUTRES AVANTAGES À LONG TERME

Pour les autres avantages à long terme, les écarts actuariels sont comptabilisés immédiatement en résultat.

Description des différents avantages à long terme :

Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des actifs

La part des rentes maladie professionnelle et accident du travail relative aux actifs et versée avant la retraite constitue un avantage à long terme. La part relative aux retraités constitue un avantage postérieur à l'emploi (cf. description des rentes au paragraphe 3.16.2).

Médailles du travail

Après un certain nombre d'années de service, les salariés bénéficient de médailles du travail ainsi que de jours de congés supplémentaires.

Cessation progressive d'activité

Ce dispositif consiste en un travail à mi-temps rémunéré à 70 % pour les agents qui souhaitent en bénéficier avant 55 ans et à 75 % pour les agents qui souhaitent en bénéficier à partir de 55 ans. Ce dispositif est fermé aux nouveaux entrants à compter de 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 a été comptabilisé comme un régime d'avantages à long terme autres que post-emploi même si les avantages sont 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.

3.17 Passifs financiers

Hormis les instruments dérivés passifs qui sont évalués à la juste valeur, les autres passifs financiers sont évalués à la juste valeur lors de l'entrée au bilan puis ultérieurement au coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif.

Dettes financières :

Les dettes financières comprennent essentiellement les emprunts obligataires, les emprunts auprès de la région Île-de-France, ceux auprès des établissements de crédit, et les concours bancaires courants.

Elles sont évaluées initialement à la juste valeur qui est égale au montant des fonds reçus nets des frais et prime d'émission puis au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Pour la couverture de juste valeur des dettes financières, la partie couverte de la dette est évaluée au bilan à sa juste valeur. La variation de cette juste valeur est comptabilisée au compte de résultat où elle est compensée par les variations symétriques de juste valeur des instruments financiers de couverture.

3.18 Impôts différés

Les impôts différés concernent uniquement les filiales, la RATP Epic ne payant pas d'impôt sur le résultat. Les impôts différés sont déterminés à l'aide des taux d'impôt (et des réglementations fiscales) qui ont été adoptés ou quasi adoptés à la date de clôture et dont il est prévu qu'ils s'appliqueront lorsque l'actif d'impôt différé concerné sera réalisé ou le passif d'impôt différé réglé.

Les impôts différés sont comptabilisés à concurrence des différences temporelles entre la base fiscale des actifs et passifs et leur valeur comptable dans les états financiers consolidés. Aucun impôt différé n'est comptabilisé s'il naît de la comptabilisation initiale d'un actif ou d'un passif lié à une transaction, autre qu'un regroupement d'entreprises qui, au moment de la transaction, n'affecte ni le résultat comptable ni le résultat fiscal.

Les actifs d'impôts différés ne sont reconnus que dans la mesure où la réalisation d'un bénéfice imposable futur, qui permettra d'imputer les différences temporelles, est probable.

Des impôts différés sont comptabilisés au titre des différences temporelles liées à des participations dans des filiales et des entreprises associées, sauf lorsque le calendrier de reversement de ces différences temporelles est contrôlé par le Groupe et qu'il est probable que ce reversement n'interviendra pas dans un avenir proche.

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

Les impôts différés comptabilisés sont calculés selon le taux d'imposition propre à chaque pays. Pour la preuve d'impôt au niveau du groupe, le taux

d'impôt théorique retenu est de 34,43 %. La contribution exceptionnelle temporaire de 10,7 % n'est pas prise en compte car le Groupe ne prévoit pas de décaissements d'impôt à ce titre.

La loi de finance 2010 a introduit la Contribution économique territoriale (CET) en remplacement de la Taxe professionnelle. Bien que les modalités de calcul de la contribution économique territoriale soient différentes des modalités de calcul de la taxe professionnelle, la RATP considère qu'elle s'inscrit dans la continuité de cette dernière dans ses caractéristiques intrinsèques. Ainsi, la contribution économique territoriale est comptabilisée en résultat opérationnel.

3.19 Reconnaissance du revenu

Le revenu est constaté lorsqu'il y a transfert des risques et avantages vers l'acheteur, ce qui coïncide généralement avec le transfert de propriété ou la réalisation du service. Il est évalué déduction faite des remises, escomptes financiers et taxes sur le chiffre d'affaires, et après élimination des ventes intragroupe.

Le chiffre d'affaires de la RATP Epic est constitué :

1- Des produits du transport qui comprennent :

- Les recettes directes venant des usagers ;
- Les contributions du Stif :

Le mécanisme de rémunération pour la période 2012-2015 intègre :

- Une contribution d'exploitation « C1 » relative aux charges d'exploitation destinée à couvrir les obligations de service public. Cette contribution se décompose en trois éléments :
 - une contribution forfaitaire « C11 » couvrant les charges d'exploitation de l'opérateur de transport et du gestionnaire d'infrastructure non couvertes par les recettes « voyageurs » ;
 - une contribution « C12 » couvrant à l'euro/l'euro les impôts et taxes ;
 - et une contribution « C13 » couvrant l'écart entre les recettes directes prévisionnelles indexées selon les modalités prévues pour la contribution forfaitaire « C11 » et le montant des recettes directes prévisionnelles actualisées des décisions tarifaires du Stif.
- Une contribution « C2 » liée au financement des investissements. Dans le cadre de l'application d'IFRIC 12 sur les accords de concession de services, cette contribution « C2 » relative aux biens de retour et aux biens de reprise est analysée comme l'amortissement et la rémunération des actifs financiers constatés au titre de ces biens (Note 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 le Stif fondé sur les recettes directes réalisées par comparaison avec l'objectif prévu au contrat ;
- Et une contribution « C4 » spécifique au financement de l'acquisition du matériel roulant des tramways T3, T5, T6, T7 et T8 (remboursement à l'euro/l'euro des redevances de crédit-bail). Dans le cadre de l'application d'IFRIC 12 sur les accords de concession de services, cette contribution « C4 » est analysée comme l'amortissement et la rémunération des actifs financiers constatés au titre de ces biens (Note 14).

Ces produits du transport sont prévus par la convention pluriannuelle 2012-2015 conclue entre le Stif et la RATP. Les contributions « C11 » et « C2 » sont revalorisées chaque année par l'application d'une formule d'indexation assise sur des indices, conformément aux dispositions du contrat Stif.

Le chiffre d'affaires est constaté sur la base de la réalisation du transport des voyageurs.

Les tarifs publics sont décidés par le Stif, autorité organisatrice. Ils constituent une obligation de service public que la RATP doit respecter.

2- Des produits des activités annexes. Ils comprennent principalement :

- Les revenus de la publicité commerciale et des locaux commerciaux ;
- Les remboursements divers.

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.

3.20 Évaluation à la juste valeur des instruments financiers

La juste valeur des actifs et des passifs financiers est classée en fonction des données d'entrées utilisées pour les évaluations selon les niveaux hiérarchiques suivants :

Niveau 1 : juste valeur obtenue à partir des prix cotés sur un marché actif.

Niveau 2 : juste valeur obtenue à partir d'un modèle de valorisation comportant des données de marché observables (principalement cotations de taux, cours de change et volatilité de taux).

Niveau 3 : juste valeur évaluée à partir d'un modèle de valorisation comportant des données non observables.

Prix cotés sur un marché actif (Niveau 1)

La détermination de la juste valeur à partir de données de marché est retenue prioritairement. Des valeurs mobilières de placement telles que certains OPCVM sont classées dans cette catégorie.

La juste valeur des emprunts obligataires comptabilisés au coût amorti est donnée à titre d'information dans l'annexe. Cette juste valeur est déterminée sur la base du prix de cotation à la clôture.

Modèles de valorisation comportant des données de marché observables (Niveau 2)

Les actifs et passifs comptabilisés à la juste valeur et relevant du niveau 2 sont essentiellement les instruments financiers dérivés. La juste valeur de ces instruments dérivés est déterminée par des contreparties externes (banques) sur la base des modèles suivants :

- La juste valeur des *swaps* de taux est déterminée sur la base d'une actualisation des flux futurs estimés ;

- La juste valeur des *cross currency swaps* est déterminée sur la base d'une actualisation des flux estimés par les banques à la date de clôture ;
- La juste valeur des options de taux (*swaptions, caps, floors*) est déterminée sur la base de la méthode Black & Scholes.

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

Modèles de valorisation comportant des données non observables (Niveau 3)

Les actifs et passifs comptabilisés à la juste valeur et relevant du niveau 3 sont essentiellement les actifs financiers disponibles à la vente.

3.21 Information sectorielle

Les méthodes comptables appliquées dans chaque secteur sont celles retenues pour l'établissement des comptes consolidés.

À compter du 1^{er} janvier 2012, le groupe RATP a redéfini ses secteurs opérationnels en liaison avec l'évolution de son reporting interne, consécutive à la séparation comptable des activités de gestionnaire des infrastructures métro et RER (activité Gestionnaire d'infrastructures) et d'exploitant de services de transport public voyageurs (activité Transport). Pour isoler l'activité gestionnaire d'infrastructure, la RATP a créé un département distinct dans l'entreprise : Gestion des infrastructures. Ces deux secteurs présentés correspondent aux secteurs revus régulièrement par le principal directeur opérationnel afin de permettre l'allocation des ressources entre les différents secteurs et d'évaluer la performance en cohérence avec le suivi du contrat Stif.

3.22 Soldes intermédiaires du compte de résultat

Le groupe RATP a fait le choix de présenter son compte de résultat par nature. Plusieurs soldes intermédiaires sont distingués afin d'éclairer le lecteur des états financiers sur les éléments constitutifs du résultat net du Groupe.

1- L'excédent brut d'exploitation (EBITDA)

L'excédent brut d'exploitation est constitué du chiffre d'affaires et des produits annexes diminués des charges directement rattachables à l'exploitation. Celles-ci comprennent principalement les achats, la sous-traitance, les autres prestations externes, les frais de personnel, les impôts et taxes. L'ensemble des dotations aux provisions liées au personnel, notamment celles relatives aux engagements envers lui (hors coût financier), figurent sur la ligne « Charges de personnel ».

2- Le résultat opérationnel

Outre l'excédent brut d'exploitation, le résultat opérationnel intègre la plupart des éléments n'ayant pas d'incidence en trésorerie (amortissements, provisions) et les autres produits et charges opérationnels.

Les opérations revêtant un caractère inhabituel, tant par leur occurrence que par leur montant, sont isolées en autres produits et charges opération-

nels. Cette présentation est motivée par le souci de fournir l'image la plus fidèle possible de la performance récurrente du Groupe.

3- Le résultat financier

Le Groupe présente un résultat financier, qui comprend les incidences des opérations de financement. Le résultat financier correspond principalement au coût de l'endettement financier net. Le résultat financier contient les intérêts payés sur la dette financière du Groupe, les intérêts perçus sur la trésorerie disponible, le résultat des opérations de leasehold. Ces éléments sont présentés après opérations de couverture et y compris variation de valeur des instruments dérivés ne répondant pas aux conditions pour être qualifiés de couverture en IFRS.

4 • OPÉRATIONS SUR LE PÉRIMÈTRE

La liste des sociétés intégrées au périmètre de consolidation figure à la Note 35 de la présente annexe.

Principales entités intégrées dans les comptes consolidés en 2013

4.1 Développements en France

Société Compagnie des Transports du Boulonnais

Cette société exploite depuis le 1^{er} janvier 2013, le réseau de bus desservant l'agglomération de Boulogne-sur-Mer suite à un appel d'offres remporté par RATP Dev. Cette société est consolidée depuis le 1^{er} janvier 2013 selon la méthode de l'intégration globale. Depuis cette date, l'activité a contribué à une progression du chiffre d'affaires de 11,3 M€.

Société des Transports Interurbains de la Nièvre

Dans le cadre de son développement dans le centre de la France, RATP Dev a acquis en mars 2013, via la Société des Transports Interurbains de la Nièvre (STIN), les activités de transport du groupe Réunir Bourgogne Centre par rachat de fonds de commerce, ce qui a généré un *Goodwill* de 1,1 M€. Depuis le 1^{er} mars 2013, RATP Dev assure des services de transport en autocar sur des lignes régulières, ainsi que des services de transport scolaires et touristiques, dans la Nièvre et le Cher. Cette société est consolidée depuis le 1^{er} mars 2013 selon la méthode de l'intégration globale. Depuis cette date, l'activité a contribué à une progression du chiffre d'affaires de 7,4 M€.

4.2 Développement en Grande-Bretagne

Dans le cadre de son plan de développement en Grande-Bretagne, RATP développement a signé l'acquisition de 100 % de la société Selwyns Travel, société de bus et d'autocars qui assure des services de transport interurbain et de transport à la demande pour les villes de Manchester, Runcorn, et St Helens. Cette société est consolidée depuis le 1^{er} avril 2013 selon la méthode de l'intégration globale. Le *goodwill* s'élève à 0,4 M€. Depuis cette date, les activités achetées ont contribué à une progression du chiffre d'affaires de 13,3 M€.

Les autres entités intégrées au périmètre durant l'exercice n'ont pas d'incidence significative sur les comptes consolidés.

Autres mouvements de périmètre

Les actionnaires de la co-entreprise qui exploite le réseau des transports publics de bus de Macao ont décidé la mise en faillite de cette entité par demande auprès du Tribunal de Macao le 1^{er} octobre 2013. À compter de cette date, le Groupe a perdu le contrôle qu'il exerçait sur l'entité, et celle-ci est désormais exclue du périmètre de consolidation. La perte de contrôle a conduit le Groupe à constater en compte de résultat un profit de 980 k€ (Note 7).

Évolution des méthodes de consolidation en 2013

Il n'y a pas eu d'évolution des méthodes de consolidation au cours de l'exercice.

5 • PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES

	31/12/13	31/12/12
Produits du transport	4 356 459	4 201 664
Produits des activités annexes	105 964	107 665
Recettes hors transport	527 023	483 151
Revenus des actifs financiers en concession	153 275	141 537
Chiffre d'affaires	5 142 722	4 934 017
Opérations de ventes de biens mis en concession	375 020	544 879
Autres	76 039	81 932
Autres produits des activités ordinaires	451 059	626 811
Produits des activités ordinaires	5 593 781	5 560 828

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

	31/12/13			31/12/12		
	Chiffre d'affaires	Chiffre d'affaires France	Chiffre d'affaires international	Chiffre d'affaires	Chiffre d'affaires France	Chiffre d'affaires international
RATP	4 256 421	4 256 421		4 168 466	4 168 466	
RATP Dev	6 913		6 913	11 276		11 276
RATP Dev France / Suisse	288 457	288 457		250 499	250 499	
RATP Dev Italie	41 587		41 587	37 439		37 439
RATP Dev UK	287 554		287 554	268 958		268 958
RATP Dev USA	80 355		80 355	49 095		49 095
International autres	132 018		132 018	101 655		101 655
Autres	49 417	49 417		46 629	46 629	
TOTAL GROUPE	5 142 722	4 594 295	548 427	4 934 017	4 465 594	468 423

6 • CHARGES DE PERSONNEL

6.1 Les impacts financiers

	31/12/13	31/12/12
Rémunérations	-1 978 059	-1 912 626
Charges sociales	-822 156	-787 599
Autres avantages à long terme	1 050	3 780
Avantages postérieurs à l'emploi	-62 501	-53 772
Participation des salariés	-48 044	-43 792
Crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi	3 444	
Total charges de personnel	-2 906 266	-2 794 009

6.2 Effectifs du groupe

	31/12/13		31/12/12	
	Effectif global	Quote-part du Groupe *	Effectif global	Quote-part du Groupe *
RATP Epic	42 869	42 869	42 886	42 886
RATP Dev et ses filiales	14 783	13 330	12 594	10 816
Autres filiales	79	79	65	65
Effectif moyen des sociétés contrôlées	57 731	56 278	55 545	53 767

*Les effectifs des sociétés en intégration globale sont pris à 100 %. Pour les intégrations proportionnelles, le pourcentage a été appliqué sur l'effectif total et pour les sociétés mises en équivalence, les effectifs ne sont pas pris en compte.

6.3 Le droit individuel de formation

Conformément aux dispositions de la loi n° 2004-391 du 4 mai 2004 relative à la formation professionnelle, l'entreprise accorde à ses salariés un droit individuel d'une durée de 20 heures minimum par année civile cumulable sur une durée maximale de 6 ans et au terme de ce délai, à défaut de son utilisation, l'ensemble des droits restera plafonné à 120 heures. Concernant l'Epic RATP, au 31 décembre 2013, les heures acquises au titre du Droit individuel de formation sont au nombre de 4 688 278 heures. Le volume d'heures n'ayant pas fait l'objet d'une demande par les agents est de 4 070 170 heures.

7 • RÉSULTAT DE CESSIION ET EFFETS DES OPÉRATIONS SUR LE PÉRIMÈTRE

	31/12/13	31/12/12
Résultat de cession d'actifs (1)	-18 812	6 664
Effets des opérations sur le périmètre (2)	980	0

(1) En 2013, 12,2 M€ de mises au rebut ont été constatés sur des ateliers du matériel roulant ferré.

(2) Les actionnaires de la co-entreprise qui exploite le réseau des transports publics de bus de Macao ont décidé la mise en faillite de cette entité par demande auprès du Tribunal de Macao le 1^{er} octobre 2013. À compter de cette date, le Groupe a perdu le contrôle qu'il exerçait sur l'entité, et celle-ci est désormais exclue du périmètre de consolidation. De ce fait, et en application d'IAS 27, le Groupe a constaté à la date de perte de contrôle la sortie des actifs et des passifs de la filiale à leur valeur comptable, reclassé en résultat les réserves accumulées et comptabilisé la participation conservée à sa juste valeur, celle-ci étant estimée nulle. La différence qui en résulte, après dépréciation des créances résiduelles détenues sur l'entité, constitue un profit de 980 k€ constaté en résultat dans la rubrique « Effets des opérations sur le périmètre ».

8 • RÉSULTAT FINANCIER

Coût de l'endettement	31/12/13	31/12/12
Charges d'intérêts des opérations de financement	-228 957	-241 409
Variation de coût amorti	8 831	13 905
Résultat de change sur emprunts	-20 786	8 643
Part inefficace <i>fair value hedge</i>	-1 851	-5
Reprise en résultat des opérations de couverture	-2 247	-2 760
Intérêts des dérivés de couverture et de <i>trading</i>	-7 608	-5 368
Juste valeur des opérations de <i>trading</i>	0	-530
Résultat net de change sur dérivés	20 786	-8 643
Total coût de l'endettement brut	-231 832	-236 167

Autres charges et produits financiers

Revenus des participations	333	882
Produits sur trésorerie et équivalents de trésorerie	7 786	7 881
Résultat du <i>leasehold</i>	2 104	1 719
Résultat de change lié aux éléments opérationnels	291	126
Autres charges ou produits financiers	1 286	-2 140
Total produits financiers	11 800	10 608
Total charges financières	-231 832	-238 307
Résultat financier	-220 032	-227 699

Le résultat de change trouve sa contrepartie dans le résultat des dérivés de couverture. On trouvera en Note 29 l'explication détaillée de la gestion du risque financier.

9 • IMPÔTS, TAXES ET IMPÔT SUR LE RÉSULTAT

	31/12/13	31/12/12
Impôts, taxes et versements assimilés	-223 289	-219 380

Le poste comprend notamment les impôts et taxes sur rémunérations pour 80 M€ et la Contribution économique territoriale pour 95 M€.

9.1 Charge d'impôts sur le résultat

	31/12/13	31/12/12
Charge / Produit d'impôts courants	-18 197	-10 277
Charge / Produit lié à l'intégration fiscale	2 793	2 562
Charge / Produit d'impôts différés sur différences temporaires	5 582	2 700
Total impôts	-9 822	-5 015

9.2 Preuve d'impôt

	31/12/13	31/12/12
Résultat net	297 399	286 525
(-) part des entreprises associées	8 185	4 056
(-) impôts sur les bénéfices	-9 822	-5 015
Résultat avant impôt des sociétés intégrées	299 036	287 484
Dont sociétés françaises intégrées	288 271	283 771
Dont sociétés étrangères intégrées	10 765	3 713
Taux d'impôt applicable en France	34,43 %	34,43 %
Charge d'impôt théorique	102 958	98 981
Différences de taux sur juridictions étrangères	3 761	2 967
Effet Epic non fiscalisé	90 993	91 445
Autres différences permanentes	638	-1 194
Impact des différences de taux d'imposition	555	149
Effets d'intégration fiscale	2 793	2 562
Autres éléments d'impôt courant	279	444
Imputation de déficits non activés antérieurement	628	776
Déficits de la période non activés	-6 511	-3 183
Charge d'impôt au compte de résultat	9 822	5 015
Taux d'impôt effectif	3,28 %	1,74 %

9.3 Mouvements d'impôts différés nets

	31/12/13	31/12/12
Au 1^{er} janvier	-9 234	-13 141
Impôts comptabilisés au compte de résultat	5 582	2 700
Impôts comptabilisés directement en capitaux propres	-2 369	2 607
Variation de périmètre	-1 972	-1 093
Écarts de conversion	-37	-169
Autres	2 132	-138
Au 31 décembre	-5 898	-9 234

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

Comptes Consolidés

Les impôts différés bruts par nature sont les suivants :

	31/12/13	31/12/12
Différences temporelles	-654	383
Écarts d'évaluation	-8 396	-11 210
Retraitement Crédit-bail	-1 462	0
Avantages au personnel	5 229	641
Provisions réglementées	-909	-988
Reports déficitaires	356	1 691
Autres	-64	249
Total	-5 898	-9 234
dont		
• Impôts différés actifs	18 196	14 786
• Impôts différés passifs	24 094	24 020

10 • GOODWILL

	31/12/13	31/12/12
À l'ouverture de la période	176 163	167 382
Acquisitions par voie de regroupement d'entreprises	1 663	7 003
Ajustement de <i>Goodwill</i> effectué dans le délai d'affectation	-1 406	
Différences de change, net	-2 148	1 778
À la clôture de la période	174 272	176 163

Les acquisitions de l'exercice correspondent au *Goodwill* constaté lors de l'entrée de périmètre de la société Selwyns Travel, ainsi qu'aux fonds commerciaux des entités nouvelles Latium Cilia et STIN.

L'ajustement de *Goodwill* concerne la société HR Richmond pour laquelle le *Goodwill* définitif a été déterminé dans le délai d'affectation, à l'issue de la finalisation des évaluations des actifs et passifs identifiables.

Le *Goodwill* initialement constaté sur l'UGT italienne est déprécié en totalité, soit 6,1 M€. Aucune perte de valeur n'a été constatée sur les autres UGT.

11 • IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

	31/12/11	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variation de périmètre	Impact actif mis en concession	31/12/12
Valeurs brutes							
Droit au bail	2 668	0	0	0	2 687	0	5 355
Frais de recherche et développement	188 893	0	0	16 000	28	-204 851	70
Concessions, brevets et droits similaires	368 355	1 567	-642	29 072	50	0	398 401
Immobilisations incorporelles en concession	1	0	-2 828	0	0	309 045	306 218
Autres immobilisations incorporelles en cours	71 329	24 850	-10	-30 312	496	0	66 354
Fonds commercial	1 848	147	-15	0	-1	0	1 978
Total valeurs brutes	633 095	26 564	-3 495	14 759	3 259	104 194	778 377

	31/12/11	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprise	Reclassements	Variation de périmètre	Impact actif mis en concession	31/12/12
Amortissements et dépréciations							
Droit au bail	-1 232	-109	0	0	-186	0	-1 527
Frais de recherche et développement	-18 498	-6 620	0	0	-28	25 099	-47
Cessions, brevets et droits similaires	-254 543	-33 929	324	-7	-41	0	-288 196
Immobilisations incorporelles en concession	0	0	0	0	0	-2 813	-2 813
Autres immobilisations incorporelles	-5 273	-3 448	7	7	-78	0	-8 784
Fonds commercial	-628	-44	15	0	-23	0	-679
Total amortissements et dépréciations	-280 174	-44 150	346	0	-356	22 286	-302 047
Valeurs nettes	352 921	-17 587	-3 150	14 759	2 903	126 480	476 330

	31/12/12	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variation de périmètre	Impact actif mis en concession	31/12/13
Valeurs brutes							
Droit au bail	5 355	1	0	0	-54	0	5 302
Frais de recherche et développement	70	0	0	8 943	0	-8 878	135
Cessions, brevets et droits similaires	398 402	1 324	-5 177	22 608	-7	0	417 150
Immobilisations incorporelles en concession	306 218	0	-2 937	0	0	67 820	371 101
Autres immobilisations incorporelles en cours	66 353	29 700	-3	-19 609	767	0	77 208
Fonds commercial	1 978	3 335	-445	-4 320	1 957	0	2 506
Total valeurs brutes	778 377	34 360	-8 562	7 622	2 663	58 942	873 401

	31/12/12	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprise	Reclassements	Variation de périmètre	Impact actif mis en concession	31/12/13
Amortissements et dépréciations							
Droit au bail	-1 527	-116	0	0	4	0	-1 640
Frais de recherche et développement	-47	-8 866	0	-22	0	8 835	-99
Cessions, brevets et droits similaires	-288 196	-31 921	5 176	-4	2	0	-314 943
Immobilisations incorporelles en concession	-2 813	0	0	0	0	-3 384	-6 197
Autres immobilisations incorporelles	-8 784	-2 826	0	125	408	0	-11 078
Fonds commercial	-679	-43	0	0	-28	0	-750
Total amortissements et dépréciations	-302 047	-43 771	5 176	99	386	5 451	-334 706
Valeurs nettes	476 330	-9 412	-3 387	7 720	3 048	64 393	538 695

L'impact des actifs mis en concession de l'Epic RATP est explicité en Notes 2.4, 3.8 et 14.

12 • IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	31/12/11	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variation de périmètre	Impact actif mis en concession	31/12/12
Valeurs brutes							
Terrains	379 814	0	-56	14 995	224	-28 945	366 032
Immeubles de placement	1 077	0	0	0	0	0	1 077
Constructions	7 915 140	860	-4 937	468 778	785	-555 295	7 825 330
Installations techniques, matériels, outillage industriel	4 736 947	4 213	-39 306	187 562	1 431	-715 202	4 175 645
Matériels de transport	5 513 963	41 628	-248 776	995 765	30 601	-5 565 969	767 213
Autres immobilisations corporelles	211 529	2 340	-1 733	5 554	1 284	-1 749	217 224
Immobilisations corporelles en cours	2 725 928	1 492 965	-4	-1 697 593	11	-718 997	1 802 309
Subventions d'investissement	-5 393 508	-684 546	93 394	-412	-2 034	-2 232	-5 989 338
Total valeurs brutes	16 090 889	857 459	-201 419	-25 351	32 302	-7 588 389	9 165 492

	31/12/11	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprise	Reclassements	Variation de périmètre	Impact actif mis en concession	31/12/12
Amortissements et dépréciations							
Terrains	-34	-837	686	0	0	151	-34
Immeubles de placement	-817	0	0	0	0	0	-817
Constructions	-3 003 611	-176 474	3 217	60	-85	284 400	-2 892 494
Installations techniques, matériels, outillage industriel	-3 191 012	-227 167	38 064	184	-814	573 251	-2 807 494
Matériels de transport	-3 346 442	-248 674	164 085	356	-19 233	3 104 218	-345 690
Autres immobilisations corporelles	-161 379	-13 108	1 724	-210	-552	1 043	-172 482
Subventions d'investissement	2 019 793	831	98 026	-46 698	-1	27 680	2 099 630
Total amortissements et dépréciations	-7 683 502	-665 430	305 801	-46 308	-20 685	3 990 743	-4 119 381
Valeurs nettes	8 407 387	192 029	104 383	-71 659	11 617	-3 597 646	5 046 111

	31/12/12	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variation de périmètre	Impact actif mis en concession	31/12/13
Valeurs brutes							
Terrains	366 032	111	-1 346	160 541	-216	-1 119	524 003
Immeubles de placement	1 077	0	0	0	0	0	1 077
Constructions	7 825 330	5 422	-26 720	236 911	1 364	-15 574	8 026 732
Installations techniques, matériels, outillage industriel	4 175 645	3 197	-18 109	202 083	49	-39 436	4 323 429
Matériels de transport	767 213	58 913	-252 460	766 862	25 430	-326 879	1 039 079
Autres immobilisations corporelles	217 224	5 130	-2 624	7 955	-795	-491	226 399
Immobilisations corporelles en cours	1 802 309	1 485 592	-87	-1 394 288	-2 148	97 995	1 989 373
Subventions d'investissement	-5 989 338	-661 781	28 988	31	49	-2 489	-6 624 539
Total valeurs brutes	9 165 492	896 585	-272 357	-19 905	23 733	-287 993	9 505 554

	31/12/12	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprise	Reclassements	Variation de périmètre	Impact actif mis en concession	31/12/13
Amortissements et dépréciations							
Terrains	-34	-3 299	2 703	0	0	597	-33
Immeubles de placement	-817	0	0	0	0	0	-817
Constructions	-2 892 494	-191 366	12 097	1 825	134	27 049	-3 042 755
Installations techniques, matériels, outillage industriel	-2 807 494	-203 349	16 329	35	-8	25 632	-2 968 855
Matériels de transport	-345 690	-292 368	162 037	-1 566	-5 929	95 136	-388 380
Autres immobilisations corporelles	-172 482	-12 528	2 493	-6	378	176	-181 970
Subventions d'investissement	2 099 630	-358	122 830	0	-3	9 331	2 231 430
Total amortissements et dépréciations	-4 119 381	-703 269	318 489	287	-5 428	157 921	-4 351 381
Valeurs nettes	5 046 111	193 316	46 132	-19 618	18 304	-130 072	5 154 173

L'impact des actifs mis en concession de l'Epic RATP est explicité en Notes 2.4, 3.8 et 14.

Le montant des immobilisations en cours se compose principalement des projets liés au nouveau matériel roulant ferroviaire et au renouvellement des trains, aux prolongements de lignes de métro.

Le montant des engagements pour l'acquisition d'immobilisations corporelles est indiqué en Note 32.1.

Au 31 décembre 2013, il n'y a pas d'immobilisations données en garantie ou en nantissement.

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

	31/12/13	31/12/12
Valeur brute	67 565	44 377
Amortissements cumulés	25 766	16 722
Valeur nette comptable	41 799	27 655

Postes du bilan	Engagements de crédit-bail					Prix d'achat résiduel
	Redevances payées		Redevances restant à payer			
	de l'exercice	cumulées	jusqu'à 1 an	+ 1 an à 5 ans	+ 5 ans	
Terrains	516	2 588	515	2 053	1 021	0
Constructions	3 362	31 185	3 370	12 551	21 005	2 373
Matériel de transport	3 900	15 159	3 900	8 052	228	0
Autres immobilisations corporelles	24	116	11	15	0	9
TOTAL	7 802	49 048	7 796	22 671	22 254	2 382

Les loyers au titre des contrats de location simple comptabilisés au compte de résultat s'élèvent à 68 016 €.

13 • INFORMATION SUR LES OPÉRATIONS PARTICULIÈRES

13.1 Lease américain

De 1997 à 2002, la RATP a réalisé des opérations de *leasehold*. Ces opérations d'ingénierie financière consistent, pour la RATP, à concéder un droit de jouissance de biens dans des conditions et selon des modalités qui permettent à des investisseurs étrangers américains de considérer qu'ils jouissent de la propriété économique des biens, ce qui les autorise à les amortir et, par conséquent, à en retirer un gain financier important grâce à un mécanisme de différé d'imposition. Le gain financier obtenu par l'investisseur étranger est partagé avec la RATP.

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

Les différents contrats qui composent chaque opération sont analysés comme constituant une opération unique au regard de l'interprétation SIC 27, et sont comptabilisés comme tels. Les actifs et passifs liés à ces contrats, générateurs de flux qui se compensent exactement ont fait l'objet d'une compensation au bilan et au compte de résultat, laissant apparaître en lecture directe un solde, qui correspond au profit global de chaque opération, la *net present value* (« NPV »). Ce profit est encaissé au moment de la signature des contrats et comptabilisé en produits à étaler, puis constaté linéairement en résultat financier sur la durée du contrat. Le montant brut des actifs comptabilisés est de 886,1 M€ et des passifs de 896,5 M€. Ces montants sont compensés à hauteur de 886,1 M€, de sorte que le solde net qui en résulte est de 10,4 M€.

Au 31 décembre 2013, il reste 6 transactions en vie (13 contrats avec deux investisseurs BOA et State Street).

Les risques supportés par la RATP se limitent à ceux liés à la propriété du matériel, à la législation française, et aux risques de contrepartie sur les dépôts. La gestion du risque de contrepartie se fait :

- Soit par des accords de *defeasance*, qui assurent le droit de compensation entre les dépôts et les dettes correspondantes. Le montant des dépôts correspondants est de 257,1 M€ au 31 décembre 2013;
- Soit par des contrats de collatéralisation qui imposent en cas de dégradation du rating en dessous d'un certain seuil la substitution des dépôts par des bons du trésor américain. Le solde des dépôts correspondant est de 58,6 M€ au 31 décembre 2013;
- Soit directement auprès du trésor américain : en juillet 2013, la RATP a remplacé les derniers dépôts non collatéralisés ainsi que les lettres de crédit qui leur étaient associées par des bons du trésor américain (cf. Note 1.2). Le solde de ces dépôts est de 150,3 M€ au 31 décembre 2013.

13.2 Lease suédois

La structure de *lease* suédois fonctionne en amont de la livraison des équipements.

L'investisseur paye au fournisseur la totalité de la valeur du matériel. La RATP devient locataire du matériel pendant une période de 18 ans, à l'issue de laquelle elle dispose d'une option de rachat en sa faveur. Dès l'origine du contrat, la RATP effectue des dépôts qui serviront à couvrir le paiement des loyers et l'option de rachat des équipements.

Le *lease* suédois fait l'objet de retraitements comptables dans les comptes consolidés.

14 • CONTRATS DE CONCESSION

Le groupe RATP considère que les contrats d'exploitation de lignes de l'Epic RATP, dont le contrat quadriennal conclu avec le Stif en 2012, et certains contrats des filiales Transport de RATP Dev entrent dans le champ d'application de l'interprétation IFRIC 12. À ce titre, les biens mis en concession ne peuvent être inscrits au bilan du groupe en tant qu'immobilisations corporelles.

Le contrat Stif 2012-2015, signé le 16 mars 2012, entre dans le champ d'application d'IFRIC 12 car :

- La prestation rendue correspond à une mission de service public;
- Le Stif a pour mission de fixer l'offre de transport et d'arrêter la politique tarifaire;
- Les biens nécessaires à l'exploitation sont des biens de retour et des biens de reprise, le Stif contrôle un intérêt résiduel significatif à la fin de la concession sur ces biens.
 - Pour les biens de retour, matériels roulants et matériels d'entretien du matériel roulant, à la date de fin des droits d'exploitation, le Stif rachète les biens à leur valeur nette comptable nette de subventions, telle qu'elle figure dans les comptes annuels dans lesquels ces biens sont analysés comme des actifs corporels;
 - Pour les biens de reprise, biens nécessaires à l'exploitation (dont les centres bus, ...), le Stif a une option de rachat à la date de fin de droits d'exploitation des lignes de transport.

Les contributions versées par le Stif à la RATP sont constituées notamment d'une contribution C2 dédiée au financement des investissements et correspondant à la rémunération des capitaux engagés, dont la couverture des frais financiers et des charges nettes d'amortissements. La part de cette contribution qui couvre le périmètre des biens de retour et des biens de reprise vient notamment diminuer le montant de la créance financière. Concernant le traitement comptable des biens de retour, le recouvrement de la créance est assuré via le remboursement des dotations aux amortissements et de la valeur nette comptable à la date de fin de droits d'exploitation, tels que ces amortissements et cette valeur nette comptable sont suivis dans les comptes annuels. Le modèle de l'actif financier est appliqué dans la mesure où la RATP bénéficie de la part du Stif d'un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie jusqu'à la fin de la période de concession indépendamment de la fréquentation des usagers.

En ce qui concerne les biens de reprise, la créance comptabilisée en actif financier correspond au remboursement des dotations aux amortissements telles que constatées dans les comptes annuels jusqu'en 2015, soit le terme du contrat actuellement en vigueur avec le Stif durant lequel la RATP bénéficie de la part du Stif d'un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie. La quote-part de valeur nette comptable résiduelle des biens de reprise, non constatée en créance en application d'IFRIC 12, est comptabilisée en actifs incorporels.

Les durées d'utilité des actifs en concession correspondant aux durées d'usage pratiquées par le Groupe pour les immobilisations corporelles et incorporelles de même nature (Note 3.5).

Les actifs financiers en concession correspondent donc à la valeur nette comptable nette de subventions des biens de retour à la date d'arrêt des comptes, et au remboursement des dotations aux amortissements des biens de reprise jusqu'au terme du contrat Stif en vigueur. La part à moins d'un an de cette créance est comptabilisée en « actifs financiers en concession courants », la part supérieure à un an est comptabilisée en « actifs financiers en concession non courants ».

En application de IAS 39, les créances relatives aux actifs financiers en concession sont évaluées au coût amorti, et sont dépréciées si la valeur comptable est supérieure à la valeur actuelle des flux futurs de trésorerie actualisés.

Le chiffre d'affaires associé à ce modèle financier inclut la rémunération de l'actif financier.

Conformément à IAS 18 « produits des activités ordinaires », les acquisitions de biens de retour sont traitées comme des opérations d'achats et de

ventes sur la période et comptabilisées en produits des activités ordinaires et en achats consommés.

Au niveau des filiales, la créance comptabilisée en actif financier correspond au remboursement des dotations aux amortissements telles que constatées dans les comptes annuels jusqu'au terme des contrats en vigueur. Durant cette période, le groupe RATP bénéficie de la part de l'autorité organisatrice d'un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie. Au terme du contrat, l'autorité organisatrice bénéficie d'une option de reprise des biens en concession. Par conséquent, la valeur nette comptable résiduelle des biens au terme des contrats en vigueur est comptabilisée en actifs incorporels.

La valeur nette des actifs financiers en concession au 31 décembre 2013 est la suivante :

	31/12/13	31/12/12
Montant brut	3 548 781	3 381 702
Perte de valeur	0	0
Actifs fin. en concession - non courants	3 548 781	3 381 702
Montant brut	279 334	257 074
Perte de valeur	0	0
Actifs fin. en concession - courants	279 334	257 074

L'impact de l'application d'IFRIC 12 sur le compte de résultat de l'exercice 2013 est le suivant :

	31/12/13 Avant IFRIC 12	Annulation dotation aux amortissements (1)	Annulation Contribution C2 (2)	Rémunération de l'actif financier en concession (3)	Opération d'achats / ventes (4)	31/12/13 Après IFRIC12
Chiffre d'affaires	5 433 813		-444 366	153 275		5 142 722
Autres produits des activités ordinaires	76 039				375 020	451 059
Produits des activités ordinaires	5 509 852	-	-444 366	153 275	375 020	5 593 781
Achats consommés	-376 718				-375 020	-751 738
Autres achats et charges externes	-819 174					-819 174
Impôts, taxes et versements assimilés	-223 289					-223 289
Charges de personnel	-2 906 266					-2 906 266
Autres charges d'exploitation	-53 876					-53 876
EBITDA (Excédent brut d'exploitation)	1 130 529	-	-444 366	153 275	-	839 438
Dotations aux amortissements	-599 718	291 091				-308 627
Dotations et reprises aux provisions	5 842					5 842
Résultat de cession d'actifs	-18 812					-18 812
Effets des opérations sur le périmètre	980					980
Pertes de valeur	-14					-14
Autres produits et charges opérationnels	261					261
Résultat opérationnel (EBIT)	519 068	291 091	-444 366	153 275	-	519 068

(1) Les biens mis en concession étant auparavant inscrits à l'actif au bilan consolidé en immobilisations incorporelles et corporelles, ils généraient des 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 plus au compte de résultat (hors rémunération de la créance). Cette contribution vient notamment diminuer le montant des actifs financiers en concession.

(3) Les actifs financiers en concession sont rémunérés au taux contractuel défini dans le contrat Stif.

(4) Les dépenses d'investissement réalisées par la RATP concernant les biens de retours sont comptabilisées au compte de résultat. La RATP est responsable de l'ensemble des relations avec les constructeurs et les fournisseurs.

15 • TESTS DE DÉPRÉCIATION D'ACTIFS

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.

À l'issue de l'affectation de l'indemnité versée au Stif au titre des biens propres transférés au 1^{er} janvier 2010 (cf. Note 1.1), la RATP s'est assurée que la valeur comptable des actifs de l'OT demeurait inférieure à leur valeur recouvrable en réalisant un test de dépréciation. À cette occasion, elle a également procédé à un test de dépréciation concernant les actifs de l'UGT GI.

La valeur nette comptable des actifs testés dans chaque UGT comprend notamment :

- Les actifs immobilisés (corporels et incorporels amortissables) nets de subventions;
- Les actifs incorporels et financiers reconnus en application d'IFRIC 12;
- Le besoin en fonds de roulement.

Ces UGT ne comprennent pas de *Goodwill*, ni d'actifs incorporels à durée de vie indéfinie.

Hypothèses utilisées pour la détermination des valeurs recouvrables

Hypothèses communes aux UGT GI et OT

La valeur d'utilité des actifs a été déterminée sur la base des principales hypothèses suivantes :

1- La répartition des actifs entre le Gestionnaire de l'infrastructure et l'Opérateur de transport a été réalisée en fonction des dispositions législatives et réglementaires applicables à la RATP.

2- Les flux de trésorerie futurs nets d'IS sont projetés à partir des données ci-après :

- 2013-2015 : sur la base des dispositions financières du contrat Stif, actualisées en fonction des évolutions constatées;
- Au-delà du contrat Stif en vigueur, en prenant en compte au GI un complément de rémunération spécifique versé par le Stif et destiné à couvrir des charges additionnelles tout en consentant à une contrepartie sur l'OT;
- 2016-2020 : sur la base d'objectifs à moyen terme définis dans le plan d'entreprise Vision 2020 approuvé par le conseil d'administration le 13 novembre 2012;
- Au-delà de 2020 : les données et les flux (y compris normatifs) ont été déterminés selon les dispositions de la norme IAS 36 en retenant une estimation des valeurs terminales des actifs testés en conformité avec les textes en vigueur.

3- Les hypothèses d'investissement sont basées sur les schémas directeurs présentés au conseil d'administration du 29 novembre 2013, dont le montant a été ajusté ultérieurement afin de respecter l'objectif d'endettement prévu dans le plan d'entreprise Vision 2020, conformément aux principes de gouvernance approuvés par ce même conseil.

4- Les valeurs terminales 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, soit 2 %. Concernant l'OT, différentes valeurs terminales ont été déterminées à chaque échéance de fin de droits d'exploitation.

Hypothèses spécifiques à l'UGT GI

1- Le taux d'actualisation (coût moyen pondéré du capital) de l'UGT GI retenu est de 4,8 %. Il a été déterminé par référence aux taux moyens observés sur un panel d'entreprises cotées et exerçant des activités comparables à celles de la RATP.

2- À partir de 2016, le Groupe a retenu l'hypothèse de l'affectation d'un complément de rémunération spécifique par le Stif destiné à couvrir des charges additionnelles tout en consentant à une contrepartie sur l'OT.

Hypothèses spécifiques à l'UGT OT

1- Pour la détermination des flux de trésorerie de l'OT au-delà de 2020, des hypothèses d'investissement spécifiques au matériel roulant ont été prises en compte jusqu'à la reprise de ces biens de retour par le Stif.

2- Le Groupe a intégré dans les hypothèses retenues des dispositions spécifiques aux accords concessifs telles que les amortissements de caducité sur le matériel roulant à partir de 2016, dans des conditions de droit commun et impliquant leur intégration dans les charges contractuelles des conventions Stif-RATP.

3- Le taux d'actualisation (coût moyen pondéré du capital) de l'UGT OT a été déterminé par référence aux taux moyens observés sur un panel d'entreprises cotées et exerçant des activités comparables à celles de la RATP. Un taux d'actualisation spécifique a été retenu concernant le matériel roulant de l'OT (biens de retour) compte tenu des modalités de rémunération de ces biens, soit 4,3 %. Pour les autres biens de l'OT (biens de reprise et biens propres), le taux utilisé de 6,4 % est celui résultant du panel.

À l'issue de l'affectation de l'indemnité versée au Stif au titre des biens propres transférés au 1^{er} janvier 2010 (cf. Note 1.1), la RATP s'est assurée que la valeur comptable des actifs de l'OT demeurait inférieure à leur valeur recouvrable, et qu'il n'y a en conséquence pas de dépréciation à constater dans les comptes consolidés. Pour ce faire, la RATP a examiné les valeurs recouvrables de ces actifs par référence à leur valeur d'utilité.

En effet, s'agissant d'actifs de support ne générant pas d'entrées de trésorerie indépendantes, non destinés à être cédés et affectés à l'UGT OT de l'Epic RATP, leur valeur recouvrable ne peut être déterminée isolément. Par conséquent, la valeur recouvrable de ces actifs a été examinée globalement par référence à la valeur d'utilité des actifs de l'UGT OT de l'Epic RATP. À cette occasion, elle a procédé de même concernant les actifs de l'UGT GI.

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 sensibilités ont été mis en œuvre afin de conforter les résultats dans le cadre des tests de dépréciation effectués :

- Une variation du taux d'actualisation de 0,57 % pour l'UGT GI et de 0,62 % pour l'UGT OT qui 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 de 0,25 % par an au titre de l'UGT GI et de l'UGT OT;

- Une variation en pourcentage des flux normatifs pouvant découler d'une évolution des *cash flows* générés par l'exploitation de l'activité ou d'une évolution du montant des investissements nécessaires à l'exercice de l'activité, à hauteur de 12,1 % pour l'activité GI et de 13,5 % pour l'activité OT ;
- Les conséquences financières sur l'activité Opérateur de transport de pertes de marché éventuelles au terme des droits d'exploitation fixés par la loi pour le réseau bus.

Il ressort des différentes hypothèses mentionnées ci-dessus, testées dans le cadre de la sensibilité des valeurs recouvrables des deux UGT citées qu'aucune d'elle prise individuellement ne conduirait à envisager de déprécier les actifs testés.

15.2 Autres Unités génératrices de trésorerie (UGT)

Des tests de dépréciation ont été réalisés sur les autres UGT existantes au 31 décembre 2013. À l'exception de l'UGT italienne dont le *Goodwill* avait antérieurement été déprécié pour 6,1 M€, aucune autre perte de valeur n'a été constatée sur les autres UGT.

16 • ACTIFS DÉTENUS EN VUE DE LA VENTE

Le poste comprend un actif immobilier en-cours de cession à la clôture de l'exercice. Cette opération a fait l'objet d'une délibération par le conseil d'administration lors de la séance du 31 janvier 2014.

17 • PARTICIPATIONS DANS LES ENTREPRISES ASSOCIÉES

Sociétés du Groupe	31/12/13				31/12/12			
	% de contrôle	Titres mis en équivalence	Dont Résultat	Total Actif	% de contrôle	Titres mis en équivalence	Dont Résultat	Total Actif
LFI (1)	11,71	5 386	60	60 593	11,71	3 609	19	ND
Tram Di Firenze	24,90	1 335	1 082	86 451	24,90	0	0	84 018
TFT Spa (1)	11,71	105	32	29 484	11,71	1 761	71	ND
SELT	24,99	752	179	4 936	24,99	750	162	4 735
Groupe Systra	41,92	101 879	3 005	515 341	41,92	100 863	-496	509 850
RFT Spa (1)	11,71	178	47	4 747	11,71	159	10	ND
VTCL	45,00	26 315	276	49 692	45,00	10 355	68	50 834
VT Korea	45,00	11 229	-285	3 478	45,00	11 389	-103	3 168
HERM	45,70	-30	2	8 687	45,70	-32	2	11 142
ATCM Modène	19,35	0	0	ND	19,35	36	0	ND
Nanjing JV	22,05	435	-36	21 002	22,05	792	227	28 801
Tramway Hong Kong	45,00	1 275	2 358	32 406	45,00	14 801	2 245	35 273
Séoul Ligne 9	36,00	1 069	1 334	9 522	36,00	799	1 029	11 345
Shenyang	24,50	299	-2	3 633	Hors périmètre			
Nanjing Anqing	16,27	148	-100	15 102	16,27	869	179	14 111
Nanjing Huabei	11,47	261	62	15 323	11,47	684	99	15 410
Nanjing Huainan	18,32	822	249	26 230	18,32	1 680	234	26 829
Nanjing Luhe	Hors périmètre				Sortie de périmètre			
Nanjing Maanshan	13,23	216	-67	17 425	13,23	1 201	160	19 360
Nanjing Pukou	Hors périmètre				Sortie de périmètre			
Mumbay	31,50	57	19	673	31,50	46	18	439
Odulys	35,00	1	-30	17 915	35,00	31	1	ND
Total		151 731	8 185		Total	149 793	4 056	

(1) Les sociétés suivantes sont considérées comme sous influence notable pour les raisons suivantes :
Pour LFI, TFT spa, RFT spa, la RATP est l'actionnaire de référence de ces sociétés et détient 11,71 % de LFI. La différence entre le % de contrôle et le % de détention correspond à des actions sans droit de vote.

18 • PARTICIPATIONS DANS LES COENTREPRISES

Sociétés du Groupe	31/12/12				
	Actifs non courants	Actifs courants	Passifs non courants	Passifs courants	Résultat
SLT	2 122	4 403	0	678	4 419
STIVO	948	7 357	1 408	4 419	985
STIVIMMO	3 706	690	2 256	1 733	-84
Cité Bleue	8	26	0	-69	129
ATCM	10 164	7 456	9 594	6 183	-693
Veolia Transport RATP Asia	34 787	70	0	325	40
VTR China	25 472	354	0	8 168	-1 968
VTR Consulting	0	293	153	25	-132
VTR Korea	10 094	185	3	47	-403
VTR India	1 592	148	0	527	-284
Macao	5 558	3 216	8 679	3 520	-1 391
Dolomiti	10 445	4 640	7 232	2 732	551
Metrolab	212	1 584	1 280	2 282	-1 791
Total	105 108	30 421	30 604	30 569	-622

Sociétés du Groupe	31/12/13				
	Actifs non courants	Actifs courants	Passifs non courants	Passifs courants	Résultat
SLT	2 291	4 318	0	672	4 489
STIVO	1 165	6 903	627	4 910	1 054
STIVIMMO	4 978	736	3 918	1 391	-3
Cité Bleue	6	168	0	61	118
ATCM	11 020	8 117	9 828	7 683	-217
Veolia Transport RATP Asia	34 823	21	0	432	-120
VTR China	23 574	625	501	11 288	-1 750
VTR Consulting	58	705	438	123	96
VTR Korea	9 810	334	1	-325	-302
VTR India	1 591	247	0	685	-162
Macao (1)	0	0	0	0	-2 311
Dolomiti	10 579	5 787	6 659	4 096	490
Metrolab	192	1 657	1 280	5 569	-3 235
Total	100 087	29 617	23 251	36 583	-1 853

(1) Le résultat de Macao a été pris en compte jusqu'au 1^{er} octobre 2013, date de la perte du contrôle (Note 7).

19 • ACTIFS FINANCIERS DISPONIBLES À LA VENTE

	31/12/12					
	Actifs financiers 01/01/12	Diminutions	Augmentations	Écarts de change	Autres	Actifs financiers 31/12/12
Total valeur brute	23 121	-172	1 504	-352	-1 058	23 044
Perte de valeur	-13 033		-875	0	0	-13 908
Total valeur nette	10 088	-172	629	-352	-1 058	9 136

	31/12/13					Actifs financiers 31/12/13
	Actifs financiers 01/01/13	Diminutions	Augmentations	Écarts de change	Autres	
Total valeur brute	23 044	-3 770	-675	199	1 099	19 896
Perte de valeur	-13 908	4 091	-1 392	39	0	-11 170
Total valeur nette	9 136	321	-2 067	238	1 099	8 726

Les actifs disponibles à la vente sont essentiellement des titres de participation non consolidés. Les pertes de valeur correspondent à des dépréciations de la valeur des titres lorsque la situation nette de la société détenue est inférieure à la valeur d'acquisition de cette société.

Les actifs financiers disponibles à la vente se répartissent comme suit :

	Valeur nette	% d'intérêt
SA HLM Logis Transports (1)	33	88 %
Irise	750	10 %
Ratp Do Brazil	161	
ATVO	804	
Tour Excel	5 480	10 %
Ratp via Quatro	572	
Linea (2)	826	33 %
Autres	100	
Total	8 726	

(1) Cf Note 3.1.
Les données non auditées au 31 décembre 2013 de la SA HLM Logis Transports sont :
Chiffre d'affaires : 58 285 k€ en 2013 contre 55 439 k€ en 2012.
Total bilan = 654 833 k€ dont 323 995 k€ d'endettement net.
Résultat : 24 452 k€.

(2) La RATP a une position d'actionnaire sur cette société (les dividendes sont le cas échéant enregistrés chez Autolinee) mais n'a pas d'influence sur la gestion. Linea exploite un autre lot du réseau interurbain de Florence et est le partenaire de Autolinee au sein du groupement d'entreprises ayant obtenu les contrats.

20 • AUTRES ACTIFS FINANCIERS

20.1 Autres actifs financiers non courants

	01/01/12	Augmentations	Diminutions	Écarts de change	Autres	31/12/12
Dépôts liés au <i>lease</i> (en coût amorti)	494 615	558	0	0	0	495 173
Prêts CIL	51 494	0	0	0	-2 606	48 888
Prêts et autres créances	17 535	20 921	-21 334	-49	143	17 215
Total valeurs brutes	563 644	21 479	-21 334	-49	-2 463	561 276
Dépréciations des autres actifs financiers	-255	81	123	0	0	-51
Total valeurs nettes	563 389	21 560	-21 211	-49	-2 463	561 225

Comptes Consolidés

	01/01/13	Augmentations	Diminutions	Écarts de change	Autres	31/12/13
Dépôts liés au <i>lease</i> (en coût amorti)	495 173	9 217	-20 155	0	-37 542	446 693
Dépôts liés au <i>lease</i> (en juste valeur)	0	150 285	-5 866	0	0	144 419
Prêts CIL	48 888	6	-24	0	-5 340	43 530
Prêts et autres créances	17 215	17 808	-9 364	-90	-8 552	17 018
Autres actifs financiers non courants	561 276	177 316	-35 409	-90	-51 434	651 660
Provisions sur autres actifs financiers	-51	-2 589	92	70	2 650	172
Autres actifs financiers non courants	561 225	174 727	-35 317	-20	-48 784	651 832

Les dépôts liés au *lease* (en coût amorti) 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 comités interprofessionnels du logement (CIL).

20.2 Autres actifs financiers courants

	31/12/12					
	Actifs financiers 01/01/12	Variation de juste valeur	Augmentations / Diminutions	Écarts de change	Autres	Actifs financiers 31/12/12
Dividendes à recevoir	0	0	0	0	0	0
Prêts CIL	3 611	0	34	0	1 961	5 606
Prêts, dépôts et cautionnements	32	40	31	0	-22	81
Cash collatéral lié au <i>lease</i>	473 578	0	10 900	0	-191	484 287
Autres Actifs financiers courants	477 221	40	10 965	0	1 748	489 974

	31/12/13					
	Actifs financiers 01/01/13	Variation de juste valeur	Augmentations / Diminutions	Écarts de change	Autres	Actifs financiers 31/12/13
Dividendes à recevoir	0	0	53	0	0	53
Prêts CIL	5 606	0	0	0	2 242	7 848
Prêts, dépôts et cautionnements	81	0	91	-3	44 447	44 617
Cash collatéral lié au <i>lease</i>	484 287	0	-20 583	0	0	463 704
Autres Actifs financiers courants	489 974	0	-20 439	-3	46 689	516 222

21 • STOCKS

21.1 Détail des stocks par nature

	31/12/13			31/12/12		
	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
Matières premières et fournitures	202 882	-42 910	159 972	205 335	-48 850	156 485
Autres approvisionnements	780	0	780	254	0	254
En cours de production	6 210	0	6 210	9 540	0	9 540
Marchandises	164	0	164	108	0	108
Produits finis	1 969	0	1 969	1 912	0	1 912
Total	212 005	-42 910	169 095	217 148	-48 850	168 298

21.2 Variation des pertes de valeur sur les stocks

	31/12/12	Dotations	Reprises	Écarts de Conversion	Autres et reclassement	31/12/13
Dépréciations sur stocks autres	-48 850	-3 830	1 286	324	8 160	-42 910
Dépréciations sur en-cours	0	0	0	0	0	0
Dépréciations sur stocks de marchandises	0	0	0	0	0	0
Total	-48 850	-3 830	1 286	324	8 160	-42 910

Ces dépréciations sont comptabilisées conformément à la méthode décrite en Note 3.11.

22 • CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

	31/12/13	31/12/12
Créances clients	241 043	264 033
Perte de valeur des créances clients	-11 207	-10 064
Créances clients	229 836	253 969
Paievements versés d'avance	44 537	24 591
Charges constatées d'avance	53 287	47 407
Créances sur l'État et autres collectivités	186 727	191 330
Créances diverses	272 610	281 015
Provisions	-8 354	-4 859
Autres débiteurs	548 807	539 483
Total clients et autres débiteurs	778 643	793 452

	31/12/13	31/12/12
Montant des créances dépréciées en début d'exercice	-10 064	-10 111
Dotations de l'exercice	-2 951	-2 146
Reprises de l'exercice non utilisées	-96	10
Reprises de l'exercice utilisées	1 905	2 183
Montant créances dépréciés en fin d'exercice	-11 207	-10 064

L'intégralité des créances clients nettes a une échéance à moins d'un an.

Incidence de la variation du BFR	31/12/13	31/12/12
Stocks	-966	6 022
Avances et acomptes versés sur commande	-20 476	-6 837
Créances clients et comptes rattachés	23 245	-57 873
Créances envers l'État et les autres collectivités publiques	-17 707	1 140
Créances vis-à-vis du Stif	26 690	-2 410
Autres créances	-157 849	-86 031
Charges constatées d'avance	-5 810	1 679
Avances et acomptes reçus sur commande	375	-10 634
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	28 107	27 171
Dettes fiscales et sociales	65 963	27 674
Dettes vis-à-vis du Stif	-199 720	-30
Autres dettes	153 884	90 421
Produits constatés d'avance	7 672	3 308
Produits constatés d'avance (<i>lease</i>)	-2 455	-2 187
Total Incidence de la variation du BFR	-99 047	-8 587

23 • TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

	31/12/13	31/12/12
Valeurs mobilières de placement	586 991	693 072
Disponibilités	302 815	379 718
Total	889 806	1 072 790

Le total de la trésorerie indiqué dans le tableau des flux de trésorerie s'analyse comme suit :

	31/12/13	31/12/12
Trésorerie et équivalents de trésorerie (bilan)	889 806	1 072 790
Concours bancaires courants	-98 053	-117 403
Trésorerie de clôture du TFT	791 754	955 387

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.

	31/12/13	31/12/12 retraité (1)
Provision pour indemnités de départ à la retraite	293 254	291 510
Provision pour allocation de décès des retraités	33 358	35 293
Provision pour indemnités de décès des actifs	13 437	13 092
Provision pour cessation anticipée d'activité	3 013	3 816
Provision pour bonification du taux de plan épargne entreprise (PEE) des retraités et futurs retraités	14 207	28 395
Provision pour rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités	183 066	179 736
Provision pour pensions (filiales étrangères)	18 833	25 654
Total avantages postérieurs à l'emploi	559 168	577 496
Provision pour cessation progressive d'activité	3 173	7 869
Provision pour médaille du travail	19 554	16 571
Provision pour maladie longue durée	4 619	5 015
Provision pour chômage	10 044	9 927
Provision pour rentes maladies professionnelles et accidents du travail des actifs	18 752	17 810
Total avantages à long terme	56 142	57 192
Total	615 310	634 688

(1) La principale incidence pour la RATP de l'application rétrospective au 1^{er} janvier 2012 de la norme IAS 19 révisée porte sur la suppression de la possibilité d'étalement du coût des services passés. Par rapport aux données publiées au 31/12/12, les provisions pour avantages aux salariés augmentent de 16 927 k€.

24.1 Avantages postérieurs à l'emploi

Régimes à prestations définies : synthèse

Les avantages postérieurs à l'emploi se composent :

- Des indemnités de départ à la retraite (IDR);
- Des allocations décès des retraités;
- Des allocations décès des actifs;
- Des cessations anticipées d'activité (CAA);
- De la bonification de taux des PEE des actuels et futurs retraités;
- Des rentes pour maladie professionnelle et accident du travail des retraités (AT/MP);
- Des régimes de pensions de retraites à prestations définies des filiales étrangères.

24.1.1 ÉVOLUTION DE LA PROVISION

Les variations des provisions pour avantages postérieurs à l'emploi constatés sont les suivantes :

	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipé d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Passif net comptabilisé au 1^{er} janvier 2012 retraité	275 554	12 159	32 327	177 818	3 487	31 952	16 686	549 983
Charge de l'exercice	25 075	1 556	1 097	20 845	1 456	1 118	3 390	54 537
Prestations payées par l'employeur	-28 943	-1 251	-922	-7 948	-1 110	-7 254	0	-47 428
Pertes et gains actuariels	17 210	628	2 791	-10 979	-17	2 579	8 621	20 833
Effet du plafonnement de l'actif (IFRIC 14)	0	0	0	0	0	0	807	807
Cotisations employeur aux fonds	0	0	0	0	0	0	-4 224	-4 224
Effet de périmètre	2 614	0	0	0	0	0	0	2 614
Différence de change	0	0	0	0	0	0	374	374
Passif net comptabilisé au 31 décembre 2012 retraité	291 510	13 092	35 293	179 736	3 816	28 395	25 654	577 496

	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipé d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Passif net comptabilisé au 1^{er} janvier 2013 retraité	291 510	13 092	35 293	179 736	3 816	28 395	25 654	577 496
Charge de l'exercice	26 090	1 645	1 059	26 731	114	852	-5 953	50 537
Prestations payées par l'employeur	-13 920	-1 404	-1 053	-8 311	-927	-8 927	0	-34 542
Pertes et gains actuariels	-11 271	104	-1 941	-15 090	10	-6 113	5 932	-28 369
Effet du plafonnement de l'actif (IFRIC 14)	0	0	0	0	0	0	-190	-190
Cotisations employeur aux fonds	0	0	0	0	0	0	-6 174	-6 174
Effet de périmètre	846	0	0	0	0	0	0	846
Différence de change	0	0	0	0	0	0	-435	-435
Passif net comptabilisé au 31 décembre 2013	293 254	13 437	33 358	183 066	3 013	14 207	18 832	559 168

24.1.2 CHARGE COMPTABILISÉE

La charge comptabilisée au cours de l'exercice se décompose de la façon suivante :

Charge de l'exercice comptabilisée en 2012 retraitée	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipé d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Coûts des services	-15 413	-1 113	0	-14 900	-1 361	0	-2 203	-34 990
Coûts d'intérêts nets	-9 662	-443	-1 097	-5 945	-95	-1 118	-1 188	-19 548
Impact résultat	-25 075	-1 556	-1 097	-20 845	-1 456	-1 118	-3 390	-54 537

Charge de l'exercice comptabilisée en 2013	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipé d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Coûts des services	-17 478	-1 252	0	-21 339	0	0	-5 086	-45 155
Coûts d'intérêts nets	-8 611	-393	-1 059	-5 392	-114	-852	-868	-17 289
Impact résultat	-26 090	-1 645	-1 059	-26 731	-114	-852	-5 953	-62 444

24.1.3 IMPACT CAPITAUX PROPRES

Les écarts actuariels au titre des avantages postérieurs à l'emploi sont les suivants :

Montant comptabilisé en capitaux propres 2012	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipé d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Solde d'ouverture	-6 561	3 627	4 385	-35 057	-7 828	-28 600	-607	-70 641
Réévaluation	-17 210	-628	-2 791	10 979	17	-2 579	-8 621	-20 833
Autres (IFRIC 14)	0	0	0	0	0	0	-807	0
Solde de clôture	-23 771	2 999	1 594	-24 078	-7 811	-31 179	-10 035	-92 281
dont écarts actuariels d'expérience sur la période	-1 877	-226	-206	-2 785	-131	150	0	-5 075

Montant comptabilisé en capitaux propres 2013	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipé d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Solde d'ouverture	-23 771	2 999	1 594	-24 078	-7 811	-31 179	-10 035	-92 281
Réévaluation	11 271	-104	1 941	15 090	-10	6 113	-5 932	28 369
Autres (IFRIC 14)	0	0	0	0	0	0	190	190
Solde de clôture	-12 500	2 895	3 535	-8 988	-7 821	-25 066	-15 777	-63 721
dont écarts actuariels d'expérience sur la période	994	830	451	8 043	-61	7 309	0	17 566

24.1.4 ÉVOLUTION DE L'ENGAGEMENT ET DES ACTIFS DE COUVERTURE

	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipé d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Engagement au 1^{er} janvier 2012	275 554	12 159	32 327	177 817	3 487	31 952	90 783	624 079
Coûts des services	15 413	1 113	0	14 900	1 361	0	2 203	34 990
Coûts de l'actualisation	9 662	443	1 097	5 945	95	1 118	4 584	22 944
Contribution des employés	0	0	0	0	0	0	131	131
Prestations payées	-28 943	-1 251	-922	-7 948	-1 110	-7 254	-4 294	-51 722
Pertes et gains actuariels	17 210	628	2 791	-10 979	-17	2 579	12 609	24 821
Effet de périmètre	2 614	0	0	0	0	0	0	2 614
Différence de change	0	0	0	0	0	0	1 915	1 915
Engagement au 31 décembre 2012	291 510	13 092	35 293	179 734	3 816	28 395	107 930	659 770
Actifs de couverture au 31 décembre 2012	0	0	0	0	0	0	-83 316	-83 316
Engagement net des actifs de régimes	291 510	13 092	35 293	179 734	3 816	28 395	24 614	576 454
Ajustement cumulé de IFRIC 14	0	0	0	0	0	0	1 040	1 040
Passif net comptabilisé au 31 décembre 2012 retraité	291 510	13 092	35 293	179 734	3 816	28 395	25 655	577 496

	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipé d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Engagement au 1^{er} janvier 2013	291 510	13 092	35 293	179 734	3 816	28 395	107 930	659 770
Coûts des services	17 478	1 252	0	21 339	0	0	5 086	45 155
Coûts de l'actualisation	8 611	393	1 059	5 392	114	852	4 433	20 855
Contribution des employés	0	0	0	0	0	0	127	127
Prestations payées	-13 920	-1 404	-1 053	-8 311	-927	-8 927	-3 885	-38 427
Pertes et gains actuariels	-11 271	104	-1 941	-15 090	10	-6 113	127	-34 174
Effet de périmètre	846	0	0	0	0	0	0	846
Différence de change	0	0	0	0	0	0	-222	-222
Engagement au 31 décembre 2013	293 254	13 437	33 358	183 064	3 013	14 207	113 597	653 930
Actifs de couverture au 31 décembre 2013	0	0	0	0	0	0	-95 636	-95 636
Engagement net des actifs de régimes	293 254	13 437	33 358	183 064	3 013	14 207	17 961	558 294
Ajustement cumulé de IFRIC 14	0	0	0	0	0	0	872	872
Passif net comptabilisé au 31 décembre 2013	293 254	13 437	33 358	183 064	3 013	14 207	18 833	559 168
Meilleure estimation des prestations attendues à verser en 2014	-33 329	-1 342	-1 024	-8 627	-546	-9 691	-5 814	-60 373

Actifs des régimes de pensions des filiales étrangères	31/12/13	31/12/12
Actif net comptabilisé à l'ouverture de la période	83 316	74 317
Intérêts sur les actifs	3 565	3 396
Contribution de l'employeur	6 125	4 256
Contribution des employés	127	131
Prestations payées par les actifs de couverture	-3 885	-4 295
Pertes et gains actuariels	6 012	3 396
Différence de change	387	2 142
Autres	-13	-26
Actif net comptabilisé à la clôture de la période	95 636	83 316

Les actifs des filiales sont investis à environ 59 % en actions, 28 % d'obligations, 1 % en immobilier et le solde en autres produits financiers.

24.1.5 LES HYPOTHÈSES

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/13		31/12/12	
	France	Etranger	France	Etranger
Taux d'actualisation	3,25 %	4,56 %	3,00 %	4,50 %
Taux d'inflation	2,00 %	3,34 %	2,00 %	2,88 %
Profil de carrière inflation comprise	3,60 %	2,85 %	3,60 %	2,95 %
Table de mortalité	TGH 05/TGF05	SAPS S1 NA	TGH 05/TGF05	SAPS S1 NA
Âge de départ à la retraite	57,2 ans	65	55,6 ans	65
Taux de valorisation des pensions	NA	3,09 %	NA	2,75 %
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 engagements post-emploi de - ou + 15,9 M€.

La durée moyenne des engagements postérieurs à l'emploi est de 15 ans comme lors de la clôture 2012.

24.2 Autres avantages à long terme

Les autres avantages à long terme se composent :

- Des rentes pour maladies professionnelles et accidents du travail des actifs (AT/MP);
- Des médailles du travail;
- Des cessations progressives d'activité (CPA);
- Des prestations de chômage;
- Des prestations maladie longue durée.

	Médailles du travail	Rentes AT/MP des actifs	Cessation progressive d'activité	Allocation chômage	Maladie longue durée	Total avantages long terme
Passif net comptabilisé au 1^{er} janvier 2013	16 570	17 809	7 870	9 927	5 015	57 191
Coûts des services rendus et coût de l'actualisation	1 807	4 635	236	0	4 568	11 246
Prestations payées	-1 089	-2 492	-5 853	-6 522	-4 801	-20 757
Écart actuariel	2 265	-1 201	921	6 639	-163	8 461
Passif net comptabilisé au 31 décembre 2013	19 553	18 751	3 174	10 044	4 619	56 141
Meilleure estimation des prestations versées aux régimes à prestations définies en 2014	-1 265	-2 560	-1 995	0	0	-5 820

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/13	31/12/12
Taux d'actualisation	3,25 %	3,00 %
Taux d'inflation	2,00 %	2,00 %
Profil de carrière inflation comprise	3,60 %	3,60 %
Table de mortalité	TGH 05/TGF05	TGH 05/TGF05
Âge de départ à la retraite	57,2 ans	55,6 ans
Taux de turnover	0,00 %	0,00 %

Une augmentation ou une diminution du taux d'actualisation de 25 points de base aurait un impact à la baisse ou à la hausse des avantages long terme de - ou + 0,8 M€.

La durée moyenne des engagements à long terme est de 15 ans, comme lors de la clôture 2012.

25 • AUTRES PROVISIONS

L'impact au compte de résultat est :

	31/12/13	31/12/12
Dotations et reprises aux provisions	5 842	5 885

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.

	31/12/12	Dotation	Provision utilisée	Provision non utilisée	Reclassement, variations de périmètre et taux de change	31/12/13
Provisions non courantes	137 882	26 451	-14 663	-13 561	4 957	141 067
Démantèlement (a)	71 536	0	0	0	3 190	74 726
Litiges (b)	17 471	7 847	-1 055	-6 114	247	18 396
Autres charges	11 404	3 932	-3 609	0	1 339	13 065
Autres risques (c)	37 472	14 672	-9 999	-7 447	182	34 880
Provisions courantes	64 957	19 718	-12 456	-12 201	-4 521	55 496
Démantèlement (a)	4 685	0	-2 170	-612	-1 291	612
Litiges (b)	18 967	3 270	-921	-5 617	-339	15 359
Autres charges	11 409	4 209	-850	-103	-2 884	11 780
Autres risques (c)	29 896	12 240	-8 515	-5 869	-6	27 745
Total des Provisions	202 840	46 169	-27 119	-25 762	436	196 563

(a) Les coûts de démantèlement du matériel roulant ferroviaire font l'objet d'une provision pour charges en contrepartie de leur inscription à l'actif immobilisé en tant que composants amortis sur la durée d'utilisation des trains.

(b) Les provisions pour litiges concernent des provisions pour litiges et contentieux à caractère commerciaux ou prud'homaux dont le risque de maladies professionnelles liées à l'amiante (Note 32.2).

(c) Les provisions pour autres risques comprennent l'engagement de la RATP Epic constaté pour couvrir les risques sur des accidents voyageurs intervenus sur les réseaux (base : cas déclarés).

26 • DETTES FINANCIÈRES

26.1 Détail des dettes financières courantes et non courantes

	31/12/13	31/12/12
Emprunts obligataires	4 478 313	4 510 500
Emprunts auprès de la Région Île-de-France	226 103	230 758
Emprunts plan épargne entreprise	96 485	130 903
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	446 693	495 173
Emprunts auprès des établissements de crédit	123 747	95 761
Emprunts liés aux contrats de location financement	35 218	30 648
Dépôts et cautionnements (reçus)	3	1
Autres emprunts et dettes	3 206	4 590
Total dettes financières - non courant	5 409 768	5 498 334
Emprunts obligataires	464 297	449 444
Emprunts auprès de la Région Île-de-France	22 137	23 203
Emprunts plan épargne entreprise	245 901	219 375
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	44 403	7 707
Emprunts auprès des établissements de crédit	16 759	16 030
Emprunts liés aux contrats de location financement	6 704	2 240
Dépôts et cautionnements (reçus)	185 545	208 196
Billets de trésorerie	1 019 720	1 008 740
Autres emprunts et dettes	60	441
Concours bancaires	98 053	117 395
Intérêts courus non échus (ICNE)	79 110	111 045
Total dettes financières - courant	2 182 689	2 163 817
Total	7 592 456	7 662 151

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 actifs financiers relatifs aux opérations de *lease* (dépôts, cautionnements et cash collatéral) et de la juste valeur des opérations de couverture de change de la dette des emprunts obligataires. La dette relative aux contrats de crédit-bail finançant les tramways T3, T5 et T7 n'apparaît pas au niveau de l'endettement net car elle se compense avec la créance d'un montant équivalent vis-à-vis du Stif.

	31/12/13	31/12/12
Dettes financières	7 592 456	7 662 151
Instruments dérivés de couverture de CFH	-286 852	-321 635
Instruments dérivés de couverture de FVH	-4 134	
Intérêts courus non échus	-79 110	-111 045
Avance prêts CIL	-54 540	-60 305
Dépôts et cautionnements (1)	-491 096	-502 880
Autres actifs financiers liés aux opérations de <i>lease</i>	-144 418	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-889 806	-1 072 790
Autres (2)	-459 043	-458 199
Endettement net Groupe	5 183 457	5 135 297

(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 463 M€ au 31 décembre 2013.

26.3 Dettes financières par échéance

	2014	2015	2016	2017	2018	> 5 ans
Emprunts obligataires EUR	330 000	200 000			650 000	2 550 000
Intérêts sur emprunts obligataires EUR	137 004	122 181	121 461	121 461	121 461	477 425
Emprunts obligataires libellés en devises	100 400	148 244	124 572	277 464		297 163
Intérêts sur emprunts obligataires libellés en devises	40 134	35 738	30 927	24 919	12 139	12 139
Emprunts auprès de la Région Île-de-France	21 233	21 050	20 993	20 058	19 847	177 517
Intérêts sur emprunts auprès de la Région Île-de-France	1 041	4 260	3 921	3 569	3 258	20 691
Emprunts plan épargne entreprise	245 261	91 901				
Intérêts sur emprunts PEE	13 910	6 433				
Emprunts auprès des établissements de crédit	16 759	123 747				
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	31 656	144 882	30 871	43 270	171 740	30 843
Intérêts sur emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	16 613	23 948	27 715	7 322	40 431	8 071
Emprunts liés aux contrats de location financement	4 642	4 247	3 431	2 416	1 744	15 588
Intérêts sur emprunts liés aux contrats de location financement	475	345	265	227	214	1 865
Dépôts et cautionnements (reçus)	185 545	3				
Billets de trésorerie	1 019 720					
Autres emprunts et dettes	60	3 206				
Concours bancaires	98 053					
Intérêts courus non échus	79 110					
Total dettes financières	2 341 616	930 185	364 156	500 706	1 020 834	3 591 302

Les flux sur emprunts obligataires en francs suisses sont couverts par des flux sur *cross currency swap* en francs suisse.
La ventilation par principales devises et par nature de taux figure en Note 28.

26.4 Variation du coût amorti

Emprunt obligataire	Coût amorti 31/12/13	Coût amorti 31/12/12	Variation
RATP EUR 5.25 % 18 sept 2013	0	449 444	449 444
RATP EUR 4.375 % 24 sept 2014	329 926	329 830	-96
RATP CHF 3.00 % 19 dec 2014	134 369	136 600	2 231
RATP CHF 2.125 % 21 jul 2015	187 609	190 940	3 331
RATP CHF 3.375 % 21 mars 2016	162 887	165 625	2 738
RATP CHF 3.25 % 9 oct 2017	244 306	248 416	4 110
RATP CHF 3.25 % 6 nov 2017	122 291	124 383	2 092
RATP EUR 4.50 % 28 mai 2018	650 064	648 033	-2 031
RATP CHF 2.929 % 27 jun 2019	122 022	124 056	2 034
RATP CHF 2.625 % 6 nov 2019	256 200	260 466	4 266
RATP EUR 4.00 % 23 sept 2021	595 879	595 433	-446
RATP EUR 2.875 % 9 sept 2022	593 769	593 149	-620
RATP EUR 4.125 % 13 avr 2023	596 844	596 571	-273
RATP EUR 3.75 % 19 oct 2026	447 439	447 286	-153
RATP EUR 4,11 % 01 jul 2031	49 724	49 714	-10
RATP EUR 2,441 % 25 oct 2025	49 735	0	-49 735
RATP EUR 0,36 % 26 fev 2015	199 945	0	-199 945
RATP EUR 3,03 % 25 oct 2025	199 600	0	-199 600
Total dette obligataire	4 942 609	4 959 944	17 335
Emprunt Région Île-de-France	248 242	253 963	-5 721
Avance prêt CIL	54 540	60 305	-5 765
Emprunt PEE	342 387	350 279	-7 892
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	491 097	502 880	-11 783
Total dette long terme	6 078 875	6 127 370	-13 825

27 • FOURNISSEURS ET AUTRES CRÉDITEURS

	31/12/13	31/12/12
Dettes fournisseurs	293 478	266 259
Dettes sur immobilisations	377 150	390 540
Dettes fiscales et sociales	606 069	539 779
Dettes diverses d'exploitation	26 367	14 693
Produits constatés d'avance	74 977	76 239
Autres dettes diverses	367 910	424 228
Total	1 745 950	1 711 737

L'intégralité des dettes fournisseurs a une échéance à moins d'un an.

28 • GESTION DU RISQUE FINANCIER

Gestion du risque de taux

Les transactions relatives aux instruments dérivés consistent principalement en la mise en place d'instruments de couverture contre le risque de taux, adossés soit à la dette, soit au portefeuille de placements.

Le risque de taux relatif à la dette et aux placements est géré essentiellement en modulant les parts respectives de taux fixe et de taux variable en fonction des évolutions de marché. Cette modulation est obtenue par la mise en place ou l'annulation d'opérations d'échanges de taux d'intérêts (*swaps*) et d'opérations optionnelles.

Des *stops loss* et *take profit* ont été définis par la direction financière et des limites supplémentaires ont été mises en place pour les opérations qualifiées de Trading. Ainsi, la volatilité du résultat financier liée au portefeuille d'instruments dérivés de taux qui ne sont pas qualifiés de couverture reste contenue.

Gestion du risque de change

La RATP a émis des emprunts en devises et couvre systématiquement le risque de change sur les émissions d'emprunts en devises à l'aide de *swap* de devises (*cross currency swap*).

Gestion du risque de matières premières

Le Groupe peut avoir recours à des dérivés de matières premières. Ces opérations sont généralement assurées en *back to back* par la RATP pour le compte de ses filiales.

Risque de crédit et de contrepartie

Le risque de crédit représente le risque de perte financière pour le Groupe dans le cas où un client ou une contrepartie d'un instrument financier viendrait à manquer à ses obligations contractuelles.

Le risque client est limité car les principaux clients du Groupe sont des collectivités locales.

Le risque de contrepartie est limité par la mise en place de contrats de collatéralisation sur produits dérivés, et par la diversification des placements à court terme, entièrement constitués de « cash équivalent ».

Risque de liquidité

Le risque de liquidité correspond au risque que le Groupe éprouve des difficultés à honorer ses dettes et obligations lorsque celles-ci arriveront à échéance. La RATP se finance essentiellement à long terme. Elle dispose par ailleurs d'un programme de billets de trésorerie (d'un montant maximum de 2 000 M€) pour s'assurer de liquidités suffisantes et accessibles afin d'honorer ses passifs.

28.1 Sensibilité des dettes à court terme

La RATP possède des dettes court terme matérialisées par des billets de trésorerie (1 020 M€ dont 217 M€ adossés au Plan épargne entreprise), dont la maturité n'excède pas trois mois au 31 décembre 2013, et dont certains sont à taux variable (*swaps* Eonia).

La RATP possède également une obligation à court terme (217 M€) destinée au financement du plan épargne entreprise.

28.2 Sensibilité des dettes à long terme

Effet sur les charges financières

La dette (dette obligataire, PEE, Île-de-France) est aujourd'hui à 88 % à taux fixe.

Total des dettes en nominal avant couverture	31/12/13	31/12/12
Dette obligataire CHF en millions d'euros	948	948
Taux variable	0 %	0 %
Taux fixe	100 %	100 %
Dette obligataire EUR en millions d'euros	3 730	3 730
Taux variable	0 %	0 %
Taux fixe	100 %	100 %
Emprunt Île-de-France long terme en millions d'euros	281	287
Taux variable	100 %	100 %
Taux fixe	0 %	0 %
PEE en millions d'euros	337	345
Taux variable	100 %	100 %
Taux fixe	0 %	0 %
Total en millions d'euros	5 296	5 311
Taux fixe	88 %	88 %
Taux variable	12 %	12 %
Total des dettes après couverture de taux	31/12/13	31/12/12
Total dette (nominal) en millions d'euros	5 296	5 311
dont dette à taux variable	618	633
Swap de variabilisation	0	0
% fixe de la dette	88 %	88 %

Les charges d'intérêts sur les dettes obligataires s'élèvent à 193 M€ en 2013 : la dette obligataire est intégralement à taux fixe, et n'est donc pas exposée à un risque de hausse des taux.

Efficacité des couvertures

Les tests prospectifs effectués sur les couvertures simulent l'efficacité de la couverture en cas de variations très marquées des taux (stress-scénarios).

Les couvertures ne sont déclarées efficaces que si, dans tous les scénarios d'évolution de courbe testés, la couverture reste entre les bornes 80 % - 125 %. Dans le cas d'une variation de +/-1 % des taux d'intérêt, toutes les couvertures restent efficaces.

28.3 Accords de compensation

Conformément aux dispositions d'IAS 32, 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 :

	Valeur comptable des dérivés actifs	Valeur comptable des dérivés passifs	Juste valeur des collatéraux financiers	Exposition nette
Dérivés de taux	291 070	-11 491	185 900	93 680
Emprunts liés aux <i>termansions de lease</i>	0	491 097	463 704	-27 393

29 • INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

29.1 Classification des instruments financiers dérivés

	31/12/12					
	Actif non courant	Actif courant	Total actif	Passif non courant	Passif courant	Total passif
<i>Cash Flow Hedge</i>	321 798	13 755	335 553	19 417	17 676	37 093
<i>Fair Value Hedge</i>			0			0
<i>Non Hedge</i>			0			0
Total	321 798	13 755	335 553	19 417	17 676	37 093

	31/12/13					
	Actif non courant	Actif courant	Total actif	Passif non courant	Passif courant	Total passif
<i>Cash Flow Hedge</i>	286 852	13 296	300 148	11 432	15 198	26 630
<i>Fair Value Hedge</i>	4 134		4 134			0
<i>Non Hedge</i>			0			0
Total	290 986	13 296	304 282	11 432	15 198	26 630

29.2 Maturité des instruments dérivés (maturité, notionnel, devise)

Au 31 décembre 2012

	Total	Classement			Échéance du notionnel		
		CFH	FVH	Trading	- de 1 an	de 1 à 5 ans	+ 5 ans
Couverture du risque de change							
<i>Cross currency swap</i>	989 560	989 560				650 680	338 880
Couverture risque de taux							
<i>Swaps de fixation</i>	283 939	283 939				1 509	282 429
<i>Achat de cap</i>	2 911	2 911				2 911	
Couverture de matières premières							
<i>Swaps Ulsd10 ppm en MT</i>	14 100	14 100				14 100	

Au 31 décembre 2013

	Total	Classement			Échéance du notionnel		
		CFH	FVH	Trading	- de 1 an	de 1 à 5 ans	+ 5 ans
Couverture du risque de change							
<i>Cross currency swap</i>	1 140 452	990 167	150 285		101 023	646 118	393 310
Couverture risque de taux							
<i>Swaps de fixation</i>	106 943	106 943				9 977	96 966
<i>Vente de put</i>	1 276	1 276			317	959	
Couverture de matières premières							
<i>Swaps</i>	12 000	12 000			11 400	600	

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*) selon IAS 39 constituent néanmoins une couverture économique.

29.3 Les opérations de couverture de flux de juste valeur

Les opérations de couverture de juste valeur au 31 décembre 2013 sont des opérations de couverture réalisées au moyen d'instruments dérivés (*Cross Currency Swaps*) qui portent sur les dépôts négociés lors de la mise en place des *leases* américains et qui ont été restructurés en juillet 2013. La sensibilité de ces dérivés de couverture aux variations de taux et de change étant similaire à celle des dépôts couverts, leur impact sur les résultats n'est donc pas significatif.

29.4 Les opérations de couverture de flux de trésorerie

Les opérations de couverture de flux de trésorerie au 31 décembre 2013 sont :

- Soit des *swaps* de taux fixe contre Euribor : RATP paye un taux fixe et reçoit un taux Euribor sur une dette existante à taux variable, ou sur une dette hautement probable à taux fixe. La sensibilité des *swaps* étant similaire à la dette sur laquelle ils sont adossés, leur impact sur les résultats n'est donc pas significatif;
- Soit des *cross currency swaps* : les flux de trésorerie payés sur les emprunts en devises sont parfaitement couverts par des *cross currency swaps*, de sorte que les variations des cours de change n'aient aucun impact sur les résultats.

30 • JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

30.1 Classification hiérarchique de la juste valeur des instruments financiers

	Valeur Comptable au bilan	Juste valeur	Niveau hiérarchique de juste valeur		
			Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Évaluation des actifs à la juste valeur :					
Actifs financiers disponibles à la vente	8 726	8 726	0	0	8 726
Instruments financiers dérivés	304 282	304 282	0	304 282	0
Autres actifs financiers	1 168 053	1 179 608	463 704	715 904	0
Trésorerie et équivalents de trésorerie	889 806	889 806	548 931	340 875	0
Évaluation des passifs à la Juste valeur :					
Dettes financières	7 592 456	7 873 687	5 296 009	2 577 678	0
Instruments financiers dérivés	26 630	26 630	0	26 630	0

30.2 Techniques d'évaluation et principales données non observables

Le tableau ci-dessous indique les techniques d'évaluation utilisées pour évaluer les justes valeurs de niveaux 2 et 3 des principaux instruments financiers, ainsi que les principales données d'entrées non observables utilisées :

Type d'instruments financiers	Technique d'évaluation	Principales données d'entrée non observables	Corrélation entre les données d'entrée et l'évaluation de la juste valeur
Instruments financiers dérivés (<i>swaps</i> de taux, <i>cross currency swaps</i>)	Actualisation des flux futurs	Taux d'actualisation	La juste valeur estimée augmenterait (diminuerait) si le taux d'actualisation était plus faible (élevé)
Actifs financiers (dépôts, prêts CIL)	Actualisation des flux futurs	Taux d'actualisation	La juste valeur estimée augmenterait (diminuerait) si le taux d'actualisation était plus faible (élevé)
Dettes financières (emprunts non cotés)	Actualisation des flux futurs	Taux d'actualisation	La juste valeur estimée augmenterait (diminuerait) si le taux d'actualisation était plus faible (élevé)

30.3 Transferts de niveaux hiérarchiques de juste valeur

Au cours de l'exercice, il n'y a pas eu de transferts de juste valeur effectués entre le niveau 1 et le niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs, ni de transferts vers ou depuis le niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs. L'évolution au cours de l'exercice du poste « actifs financiers disponibles à la vente » n'est pas impactée par des variations de juste valeur.

31 • GARANTIES

31.1 Garanties données

	31/12/13			31/12/12		
	RATP Epic	Autres	Total	RATP Epic	Autres	Total
Avals et cautions	521 617	97 762	619 379	590 739	80 121	670 860
dont						
• Cautions auprès d'associations ou autres	21 227	97 762	118 989	1 594	80 121	81 715
• Avantages au personnel	228 903		228 903	252 933		252 933
• Opérations de <i>leasehold</i> sous locations	271 487		271 487	336 212		336 212
Total	521 617	97 762	619 379	590 739	80 121	670 860

31.2 Garanties reçues

	31/12/13			31/12/12		
	RATP Epic	Autres	Total	RATP Epic	Autres	Total
Avals et cautions	214 146	5 793	219 939	220 432	3 203	223 635
dont opérations de <i>leasehold</i> sous locations	214 146		214 146	220 432		220 432
Total	214 146	5 793	219 939	220 432	3 203	223 635

32 • ENGAGEMENTS HORS BILAN

32.1 En matière d'investissements en immobilisations

Les investissements contractés à la date de clôture mais non enregistrés dans les comptes s'élèvent à 2 837 M€ au 31 décembre 2013 contre 2 531 M€ au 31 décembre 2012.

32.2 Actifs et Passifs éventuels

Amiante

Une étude interne a été menée afin de recenser les cas de maladies professionnelles liées à l'amiante et d'évaluer leurs conséquences financières pour l'entreprise.

Une provision couvre l'intégralité du risque lié aux cas déclarés ou ayant fait l'objet d'actions contentieuses. Bien qu'il ne soit pas possible de préjuger de l'impact financier des actions futures, la RATP considère que la provision inscrite au bilan au 31 décembre 2013 pour 1 094 k€ est suffisante et correspond à sa meilleure estimation du risque financier encouru par l'entreprise (Note 25).

33 • INFORMATION RELATIVE AUX PARTIES LIÉES

33.1 Transactions avec des parties liées

La RATP, en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial, est intégralement détenue par l'État français. Par conséquent, elle est liée, au sens d'IAS 24 avec la totalité des entreprises contrôlées par l'État français. Toutefois, considérant que l'objectif de la norme IAS 24 est d'alerter sur les conditions des transactions non courantes conclues entre le Groupe et des tiers avec lesquels les liens sont privilégiés, le Groupe a exclu du périmètre l'ensemble des transactions courantes conclues à des conditions de marché.

Transactions avec l'État et les collectivités publiques :

	31/12/13	31/12/12
Ressources du contrat Stif	1 999 376	1 974 423
Ressources des communes pour le maintien de dessertes déficitaires	19 795	19 828
Subventions d'investissements appelées sur l'exercice (État, Stif, RIF, Autres)	636 606	597 169
Emprunts Région Île-de-France souscrits sur l'exercice	13 683	2 502
Emprunts Région Île-de-France remboursés sur l'exercice	20 171	-
Créances sur l'État et les collectivités	323 220	318 770
Créances sur le Stif	18 040	44 740
Dettes envers l'État et les collectivités	86 270	91 490
Dettes envers le Stif	11 220	210 940
Dettes financières envers la Région Île-de-France	280 698	287 286

Transactions avec les filiales :

Les transactions réalisées avec les sociétés en intégration globale sont éliminées en consolidation; les transactions réalisées avec les sociétés en intégration proportionnelle (part non éliminée) ou par mise en équivalence ne sont pas significatives et relèvent des pratiques habituelles retenues pour des opérations de nature commerciale ou financière réalisées au sein d'un groupe; elles sont réalisées aux conditions courantes de marché.

Autres transactions dont celles réalisées avec les entreprises du secteur public :

Il s'agit de transactions courantes réalisées à des conditions normales de marché.

33.2 Rémunération des principaux dirigeants

Les principaux dirigeants du groupe RATP sont les membres du comité exécutif.

	31/12/13	31/12/12
Avantages à court terme hors charges patronales (1)	2 222	2 292

(1) Comprenant les salaires bruts, primes, intéressement et avantages en nature.
Les autres avantages ne sont pas significatifs.

34 • INFORMATIONS PAR SECTEUR OPÉRATIONNEL

L'information sectorielle est présentée conformément à la norme IFRS 8 « secteurs opérationnels ». Les méthodes comptables appliquées dans chaque secteur sont celles retenues pour l'établissement des comptes consolidés.

L'activité du groupe RATP est organisée en deux secteurs

- Le secteur « Gestionnaire d'infrastructure » (GI) : cette activité correspond à la mission de gestionnaire d'infrastructure de réseaux affectée au transport public urbain de voyageurs fixée par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009;
- Le secteur « Transport » (OT) : cette activité correspond aux activités d'exploitation de services de transport de voyageurs du Groupe y compris en Île-de-France, en France et à l'étranger. Les fonctions support de la maison mère sont intégrées dans le périmètre de cette activité, y compris pour le support apporté au Gestionnaire d'infrastructures qui fait, par conséquent, l'objet de conventions de cessions internes.

Ces deux secteurs d'activité correspondent aux secteurs revus régulièrement par le principal directeur opérationnel afin de permettre l'allocation des ressources entre les différents secteurs et d'évaluer la performance en cohérence avec le suivi du contrat Stif.

Pour l'établissement des informations sectorielles, le principe directeur est celui de l'affectation directe des différents postes ou flux. Lorsque cela n'est pas possible, au motif que ces postes ou flux seraient gérés par l'une ou l'autre des deux activités et à ce titre lui seraient comptablement imputés à l'origine, des conventions de cessions internes entre les deux établissements ont été mises en place conformément à l'usage refacturable à l'autre activité. De telles conventions cadrent notamment le périmètre de la cession, les principes de sa valorisation et de sa facturation.

Les relations financières entre les deux activités ont été transcrites dans des conventions internes retraçant tous les flux intervenant depuis 2012.

Au niveau du bilan, les actifs immobilisés corporels et incorporels sont imputés directement conformément aux périmètres définis pour chacune des deux activités. Les subventions d'investissements ont suivi l'affectation de l'actif auquel ils sont rattachés.

Informations par secteurs opérationnels relatives au compte de résultat

Au 31 décembre 2012

	Gestionnaire d'infrastructures	Transport	Éliminations	Total
Chiffre d'affaires externe	1 246	4 932 771		4 934 017
Chiffre d'affaires inter-secteur	696 081	135 434	-831 515	-
Chiffre d'affaires	697 327	5 068 205	-831 515	4 934 017
EBITDA	399 002	413 992	-	812 994
Résultat d'exploitation	191 229	325 354	-	516 583
Dotations aux amortissements	-217 609	-91 618	-	-309 227

Au 31 décembre 2013

	Gestionnaire d'infrastructures	Transport	Éliminations	Total
Chiffre d'affaires externe	3 635	5 139 087		5 142 722
Chiffre d'affaires inter-secteur	741 869	183 901	-925 770	-
Chiffre d'affaires	745 504	5 322 988	-925 770	5 142 722
EBITDA	410 755	428 683	-	839 438
Résultat d'exploitation	196 977	322 091	-	519 068
Dotations aux amortissements	-219 407	-89 220	-	-308 627

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 2012

	Gestionnaire d'infrastructures	Transport	Total
Bilan			
Immobilisations incorporelles et corporelles nettes	4 584 996	937 445	5 522 441
Subventions d'investissement	2 098 592	1 791 116	3 889 708
Investissements corporels et incorporels	119 743	431 155	550 898
Acquisition de biens mis en concession		1 013 681	1 013 681
Total actif	6 917 271	6 016 630	12 933 901

Au 31 décembre 2013

	Gestionnaire d'infrastructures	Transport	Total
Bilan			
Immobilisations incorporelles et corporelles nettes	4 602 837	1 090 031	5 692 868
Subventions d'investissement	2 245 759	2 147 350	4 393 109
Investissements corporels et incorporels	176 441	628 394	804 835
Acquisition de biens mis en concession		784 105	784 105
Total actif	7 091 447	6 112 562	13 204 009

35 • SOCIÉTÉS DU GROUPE

Pôle Transport	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
AlpBus Fournier	France	100,00	100,00	IG	
Autoline Toscane	Italie	100,00	100,00	IG	
Bath Bus Company	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Bombela Operating Company	Afrique du Sud	51,00	51,00	IG	
Bournemouth Transport	Angleterre	90,01	90,01	IG	
Cars Dunois	France	100,00	100,00	IG	
Cars Perrier	France	100,00	100,00	IG	
Cars Saint Martin	France	88,75	88,75	IG	
Casa Tram	Maroc	60,00	60,00	IG	
Céobus	France	100,00	100,00	IG	
Champagne Mobilités	France	100,00	100,00	IG	
Cité Bleue	France	50,00	50,00	IP	
CTB	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
CTCM	France	100,00	100,00	IG	
CTVMI	France	100,00	100,00	IG	
CTY	France	100,00	100,00	IG	
Dolomiti Bus	Italie	39,50	39,50	IP	
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	Entrée de périmètre
FlexCité 93	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité 94	France	97,00	97,00	IG	
FlexCité 95	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité 95 TSE	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité TAD	France	100,00	100,00	IG	
Fullington Auto Bus Company	États-Unis	50,98	50,98	IG	
Gembus	France	100,00	100,00	IG	
Gest Spa	Italie	100,00	100,00	IG	
H R Richmond Ltd	Angleterre	100,00	100,00	IG	
HelvéCIE SA	Suisse	100,00	100,00	IG	
HERM	Italie	45,70	45,70	MEE	
Ixxi	France	100,00	100,00	IG	
Jacquemard et Cie	France	100,00	100,00	IG	
La Ferroviaria Italiana (LFI)	Italie	11,71	11,71	MEE	
Latium Cilia	Italie	51,00	51,00	IG	Entrée de périmètre
London United Busways	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Matem	France	51,00	51,00	IG	
Mc Donald Transit Associates	États-Unis	54,69	54,69	IG	
Metrolab	France	50,00	50,00	IP	
MétroLink	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Mobicité	France	100,00	100,00	IG	

Pôle Transport	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
					Conformément aux pactes d'actionnaires exercice indirectement d'un contrôle conjoint
Modène	Italie	19,35	19,35	IP	
Moulins Mobilité	France	100,00	100,00	IG	
Mumbai	Inde	31,50	31,50	MEE	
Nanjing Anqing	Chine	16,27	16,27	MEE	
Nanjing Huabei	Chine	11,47	11,47	MEE	
Nanjing Huainan	Chine	18,32	18,32	MEE	
Nanjing JV	Chine	22,05	22,05	MEE	
Nanjing Maanshan	Chine	13,23	13,23	MEE	
Odulys	France	35,00	35,00	MEE	
Orlyval Service (OVS)	France	99,00	99,00	IG	
RATP Dev France Investissement	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev France Services	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Genova	Italie	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Italia	Italie	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Suisse	Suisse	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Suisse TP	Suisse	100,00	100,00	IG	
RATP Dev UK	Angleterre	100,00	100,00	IG	
RATP Dev USA LLC.	États-Unis	100,00	100,00	IG	
RATP Développement	France	100,00	100,00	IG	
RATP International	France	100,00	100,00	IG	
RDMT - DC	États-Unis	90,94	90,94	IG	
RDMT - Tucson	États-Unis	90,94	90,94	IG	Entrée de périmètre
RDSL - Urban	États-Unis	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
RDSL - Urban NY	États-Unis	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
RFT SPA	Italie	11,71	11,71	MEE	
SCI Foncière RD	France	100,00	100,00	IG	
SCI La Procession	France	55,00	55,00	IG	
SCI Sofitim	France	50,00	50,00	IG	
Selwyns	Angleterre	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
Séoul Ligne 9	Corée	36,00	36,00	MEE	
Setram	Algérie	49,00	49,00	IG	
Shenyang	Chine	24,50	24,50	MEE	Entrée de périmètre
Société des Lignes Touristiques	France	51,00	51,00	IP	
Société des Transports Interurbains Allier	France	100,00	100,00	IG	
Société des Transports Interurbains Centre	France	100,00	100,00	IG	
Société des Transports Interurbains Haute-Savoie	France	100,00	100,00	IG	
Société des Transports Urbains de Bourges	France	100,00	100,00	IG	
Société des Transports Urbains Vierzon	France	100,00	100,00	IG	
Société d'Exploitation des Lignes Touristiques	France	24,99	24,99	MEE	
SQY BUS	France	89,52	89,52	IG	
STD de la Marne	France	100,00	100,00	IG	
STILE	France	100,00	100,00	IG	
STIN	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
STIVIMMO	France	50,00	50,00	IP	
STIVO	France	50,00	50,00	IP	
STS	France	51,00	51,00	IG	Entrée de périmètre
TFT SPA	Italie	11,71	11,71	MEE	
TIMBUS	France	50,03	50,03	IG	

Pôle Transport	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
TP2A	France	51,00	51,00	IG	
Tram di Firenze	Italie	24,90	24,90	MEE	
Tramway Hong Kong	Hong Kong	45,00	45,00	MEE	
TVM	France	100,00	100,00	IG	
Veolia Transport RATP Asia	France	50,00	50,00	IP	
Vienne Mobilités	France	100,00	100,00	IG	
Voyage Dunois	France	100,00	100,00	IG	
VT Korea	Corée	45,00	45,00	MEE	
VTCL	Chine	45,00	45,00	MEE	
VTR China	Chine	50,00	50,00	IP	
VTR Consulting	Chine	50,00	50,00	IP	
VTR India	Inde	50,00	50,00	IP	
VTR Korea	Corée	50,00	50,00	IP	

Pôle Ingénierie	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
Groupe Systra	France	41,92	41,92	MEE	

Pôle valorisation des espaces	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
Naxos	France	100,00	100,00	IG	
Promo Métro	France	100,00	100,00	IG	
SADM	France	100,00	100,00	IG	
SEDP	France	100,00	100,00	IG	
Telcité	France	100,00	100,00	IG	
Telcité NAO	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre

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 L820-3), les honoraires encourus du titre de l'audit des comptes consolidés et sociaux du Groupe sont les suivants :

	31/12/13	31/12/12
PricewaterhouseCoopers	700	638
KPMG	49	15
Ernst and Young	637	610
Autres	243	212
Commissariat aux comptes	1 630	1 475
PricewaterhouseCoopers	48	222
KPMG	0	1
Ernst and Young	28	240
Autres	0	9
Prestations liées au commissariat aux comptes	77	472
PricewaterhouseCoopers	0	9
KPMG	45	5
Ernst and Young	17	0
Autres	182	158
Autres Prestations	244	172

37 • ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Néant.

COMPTES

SOCIAUX

RAPPORT
DES COMMISSAIRES
AUX COMPTES 103

BILAN 104

COMPTE DE RÉSULTAT 106

ANNEXE AUX COMPTES
SOCIAUX 108

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Sur les comptes annuels

Exercice clos le 31 décembre 2013

En exécution de la mission qui nous a été confiée par la ministre de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2013, sur :

- Le contrôle des comptes annuels de l'Epic RATP, tels qu'ils sont joints au présent rapport;
- La justification de nos appréciations;
- Les vérifications et informations spécifiques prévues par la loi.

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

1. Opinion sur les comptes annuels

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

Nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société à la fin de cet exercice.

2. Justification de nos appréciations

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

Avantages au personnel

La Note 3.13 de l'annexe intitulée « Avantages au personnel à long terme » détaille les engagements sociaux à long terme provisionnés au bilan ainsi que la méthode d'évaluation desdits engagements.

La Note 5.20 de l'annexe intitulée « Engagements financiers au 31 décembre 2013 » présente sous la rubrique « Avantages au personnel » les engagements sociaux qui ne sont pas provisionnés dans les comptes annuels.

Nous avons examiné le recensement, l'évaluation et le traitement comptable de ces deux catégories d'engagements et nous avons vérifié que les Notes 3.13, 5.3 et 5.20 de l'annexe donnent une information appropriée.

Valeur des actifs

Comme indiqué dans la Note 2.1.4 « Tests de dépréciation d'actifs » de l'annexe, la RATP a procédé à des tests de perte de valeur sur ses actifs. Nos travaux ont consisté à examiner les modalités de réalisation de ces tests fondés sur l'actualisation de flux futurs de trésorerie des activités concernées, à apprécier la cohérence des hypothèses retenues avec les données prévisionnelles compte tenu notamment du cadre contractuel et du cadre réglementaire en vigueur et à vérifier que la Note 2.1.4 de l'annexe donne une information appropriée.

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

3. Vérifications et informations spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par la loi.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du conseil d'administration sur la gestion de l'Epic RATP.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La-Défense, le 14 mars 2014
Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit
Gérard Morin

Ernst & Young et autres
Christine Vitrac

BILAN AU 31/12/13

	BRUT	31/12/13 Amortissements et provisions (à déduire)	NET	31/12/12 NET
ACTIF (en Milliers euros)				
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	659 518	342 751	316 767	315 273
• Frais de recherche et développement	213 729	33 934	179 795	179 752
• Droit au bail	2 626	1 374	1 252	1 329
• Autres	404 663	307 443	97 220	104 720
• En cours	38 501		38 501	29 472
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	24 750 661	11 302 048	13 448 613	12 729 686
• Terrains	571 275	4 136	567 139	406 360
• Constructions	9 725 349	4 129 721	5 595 628	5 560 887
• Installations techniques, matériel et outillage industriel	5 085 349	3 591 694	1 493 655	1 493 252
• Matériel de transport	6 564 522	3 408 914	3 155 608	2 718 906
• Autres	203 189	167 582	35 607	37 449
• En cours, avances et acomptes	2 600 977		2 600 977	2 512 831
IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	1 237 609	31 654	1 205 955	1 076 823
• Participations	424 255	352	423 902	423 902
• Créances rattachées à des participations				
• Autres titres immobilisés	1 650	491	1 159	898
• Prêts	71 402	58	71 344	78 258
• Autres	740 302	30 753	709 550	573 765
ACTIF IMMOBILISÉ (I)	26 647 788	11 676 453	14 971 335	14 121 782
Stocks et en-cours	201 144	42 734	158 410	159 051
Avances et acomptes versés sur commande	38 558		38 558	21 757
CRÉANCES	1 455 775	8 498	1 447 277	1 621 498
• Créances clients et comptes rattachés	118 138	4 308	113 830	147 171
• Créances état et autres collectivités publiques	341 268		341 268	362 377
• Autres	110 275	4 190	106 085	109 527
• Créances <i>lease</i>	886 095		886 095	1 002 424
ACTIF FINANCIER	1 204 442		1 204 442	1 413 042
Valeurs mobilières de placement	1 031 641		1 031 641	1 163 229
Disponibilités	172 801		172 801	249 813
Charges constatées d'avance	68 383		68 383	77 783
ACTIF CIRCULANT (II)	2 968 302	51 232	2 917 070	3 293 131
Frais d'émission d'emprunts (III)	7 265		7 265	8 324
Primes de remboursement des obligations (IV)	14 533		14 533	16 604
Écarts de conversion actif (V)	19 783		19 783	19 983
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III + IV + V)	29 657 672	11 727 684	17 929 987	17 459 825

PASSIF (en Milliers euros)	31/12/13	31/12/12
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition	250 700	250 700
Écarts de réévaluation	222 799	225 502
Dotations en capital	433 367	433 367
RÉSERVES	294 699	294 699
• Réserve provenant de la cession de biens mis à disposition par le Stif et désaffectés (remploi)	184 519	184 519
• Réserve provenant de la cession de biens mis à disposition par l'État et désaffectés	136	136
• Réserve provenant de la cession de biens créés par la Régie et désaffectés (réinvestissement)	52 119	52 119
• Réserve générale	57 926	57 926
Report à nouveau	1 987 291	1 701 756
Résultat de l'exercice (excédent ou perte)	284 256	285 534
Provisions réglementées	393 223	402 186
CAPITAUX PROPRES hors subventions d'investissements	3 866 336	3 593 746
Subventions d'investissement	4 286 583	3 789 227
CAPITAUX PROPRES (I)	8 152 919	7 382 973
Provisions pour risques	86 366	95 359
Provisions pour charges	138 268	139 929
PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES (II)	224 634	235 288
DETTES FINANCIÈRES	7 220 843	7 277 978
• Prêts de la Région d'Île-de-France	280 698	287 286
• Emprunts obligataires	5 014 978	5 018 498
• Emprunts et dettes à des établissements de crédit (soldes créditeurs de banques)	145 501	164 523
• Emprunts et dettes financières divers	1 646 537	1 675 308
• Intérêts courus non échus	133 129	132 363
Avances et acomptes reçus sur commandes en-cours	1 345	307
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	230 357	211 640
Dettes fiscales et sociales	577 763	717 657
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	380 837	397 873
Autres dettes	152 012	122 587
Dettes <i>lease</i>	896 516	1 015 260
Produits constatés d'avance	73 031	78 334
DETTES (III)	9 532 703	9 821 637
Écarts de conversion passif (IV)	19 731	19 928
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III + IV)	17 929 987	17 459 825

Comptes Sociaux

COMPTE DE RÉSULTAT (en k€)	31/12/13	31/12/12	VAR %
PRODUITS D'EXPLOITATION	5 025 773	4 907 272	2,4 %
Chiffre d'affaires	4 589 930	4 492 176	2,2 %
• Produits du transport (prestations de service)	4 287 763	4 198 994	2,1 %
• Produits des activités annexes	128 614	129 834	-0,9 %
• Prestations de services autres que les produits de transport	168 431	159 344	5,7 %
• Ventes de produits résiduels	5 121	4 004	27,9 %
Produits divers	294 941	298 737	-1,3 %
• Production stockée	-3 411	-6 387	-46,6 %
• Production immobilisée	143 580	138 716	3,5 %
• Reprises sur provisions et transferts de charges	112 444	121 743	-7,6 %
• Subventions d'exploitation	1 004	1 726	-41,8 %
• Autres produits	41 324	42 939	-3,8 %
Produits en atténuation des charges d'amortissements	140 903	116 359	21,1 %
• Reprise sur provisions spéciales de réévaluation	11 432	9 736	17,4 %
• Quote-part des subventions d'investissement virée au compte de résultat de l'exercice	129 471	106 624	21,4 %
CHARGES D'EXPLOITATION	4 458 106	4 356 933	2,3 %
Consommations en provenance de tiers	947 046	923 261	2,6 %
• Énergie	216 051	216 401	-0,2 %
- Énergie électrique	99 737	96 510	3,3 %
- Carburants	99 604	104 518	-4,7 %
- Chauffage	16 711	15 373	8,7 %
• Frais relatifs aux lignes affrétées	27 156	26 480	2,6 %
• Charges de circulation SNCF	19 855	19 393	2,4 %
• Matières et autres charges externes	683 984	660 988	3,5 %
- Matières et fournitures diverses	186 434	186 827	-0,2 %
- Autres charges externes	497 550	474 161	4,9 %
Impôts, taxes et versements assimilés	211 131	208 964	1,0 %
Charges de personnel	2 488 012	2 446 644	1,7 %
• Salaires et traitements	1 736 611	1 711 386	1,5 %
• Charges sociales	724 592	715 444	1,3 %
• Résultat des régimes spéciaux	26 809	19 815	35,3 %
Dotations aux amortissements et aux provisions	777 714	744 526	4,5 %
• Sur immobilisations - dotations aux amortissements	711 566	674 912	5,4 %
• Sur immobilisations - dotations aux provisions		1 915	-100,0 %
• Sur actif circulant - dotations aux provisions	8 926	4 898	82,2 %
• Pour risques et charges - dotations aux provisions	57 222	62 802	-8,9 %
Autres charges	34 204	33 537	2,0 %
RÉSULTAT D'EXPLOITATION (I)	567 667	550 339	3,1 %

COMPTE DE RÉSULTAT (en k€)	31/12/13	31/12/12	VAR %
PRODUITS FINANCIERS	91 507	114 777	-20,3 %
• De participation	4 382	3 843	14,0 %
• D'autres valeurs mobilières et créances de l'actif immobilisé	57	86	-33,3 %
• Autres intérêts et produits assimilés	81 438	107 521	-24,3 %
• Reprises sur provisions et transferts de charges	376	320	17,5 %
• Différences positives de change	4 289	605	608,9 %
• Produits nets sur ces de valeurs mobilières de placement	964	2 402	-59,9 %
CHARGES FINANCIÈRES	315 404	346 138	-8,9 %
• Intérêts et charges assimilées	305 775	339 770	-10,0 %
• Dotations aux amortissements et aux provisions	5 758	5 780	-0,4 %
• Différences négatives de changes	3 871	588	558,1 %
• Charges nettes sur cessions de valeurs mobilières de placement			-
RÉSULTAT FINANCIER (II)	-223 898	-231 361	-3,2 %
RÉSULTAT COURANT (I + II)	343 770	318 978	7,8 %
PRODUITS EXCEPTIONNELS	146 762	114 287	28,4 %
• Sur opérations de gestion	5 577	15 333	-63,6 %
• Sur opérations en capital	120 269	93 244	29,0 %
• Produit <i>lease</i>	2 123	1 719	23,5 %
• Autres produits exceptionnels	1 636	1 270	28,8 %
• Reprises sur provisions et transferts de charges	17 158	2 720	530,7 %
CHARGES EXCEPTIONNELLES	159 106	104 947	51,6 %
• Sur opérations de gestion	4 367	4 983	-12,4 %
• Autres charges exceptionnelles	152 582	97 859	55,9 %
• Dotations aux amortissements et aux provisions	2 158	2 105	2,5 %
RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	-12 344	9 340	-232,2 %
Participation des salariés aux résultats	47 170	42 783	10,3 %
Impôts sur les bénéfices			
TOTAL PRODUITS	5 264 042	5 136 336	
TOTAL CHARGES	4 979 786	4 850 801	
RÉSULTAT	284 256	285 534	-0,4 %

ANNEXE AUX COMPTES SOCIAUX

Exercice clos le 31 décembre 2013

Les états financiers sont présentés en milliers d'euros sauf exceptions mentionnées.

Les comptes au 31 décembre 2013 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 14 mars 2014.

1 • FAITS CARACTÉRISTIQUES DE LA PÉRIODE

1.1 Transfert de propriété des biens propres du Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) à la RATP

Dans le cadre de l'application des dispositions de la loi ORTF, la RATP et le Stif avaient demandé conjointement en 2012 la mise en œuvre d'une procédure d'arbitrage pour déterminer le montant des indemnités au titre des biens propres transférés du Stif à la RATP au 1^{er} janvier 2010. Ce montant a été fixé à 200 M€ dans le cadre d'un arrêté interministériel publié le 16 février 2013. L'indemnité a été versée au Stif au cours du 1^{er} semestre 2013.

La loi ORTF étant le fait générateur de cet événement, l'indemnité avait été comptabilisée dans les comptes 2012, en immobilisations avec constatation en contrepartie d'une dette à l'égard du Stif d'égal montant.

La publication de l'arrêté interministériel étant intervenue postérieurement à la date de clôture des comptes de l'exercice 2012, l'affectation de cette indemnité bien par bien et la comptabilisation des amortissements y afférent n'avait pu être constatée dans les comptes de l'exercice 2012. Cette répartition a été effectuée durant l'exercice 2013 et a permis d'établir la distinction entre éléments amortissables et non amortissables. Pour ce faire, la RATP a retenu comme principe d'affecter l'indemnité bien par bien, tant pour les terrains que pour les constructions, au prorata de l'écart entre les valeurs nettes comptables telles qu'elles sont inscrites dans les comptes annuels de l'Epic RATP et les justes valeurs, ces dernières étant déterminées par des experts indépendants.

À l'issue de cette affectation, la RATP s'est assurée selon les modalités décrites en Note 2.1.4 que la valeur comptable de l'ensemble des actifs au bilan demeurait inférieure à leur valeur recouvrable, et qu'il n'y avait en conséquence pas de dépréciation à constater dans les comptes de l'exercice 2013.

1.2 Modification des garanties relatives à certaines opérations de *leasehold* américain

Lors de la mise en place des opérations de *leasehold* américain décrites dans la Note 3-12 de l'annexe, la RATP avait été amenée à verser des dépôts auprès d'établissements financiers. Suite à la dégradation de la notation financière de certaines contreparties à ces dépôts, et en application des dispositions contractuelles relatives aux opérations de *lease* amé-

ricain, une restructuration a été conclue au cours du mois de juillet 2013 afin de remplacer les dépôts de garantie initiaux par des bons du trésor américain à hauteur d'un montant de 200 millions de dollars. À la date de restructuration, le montant des dépôts initiaux est équivalent à la valeur des bons du trésor constituant les nouvelles garanties. La substitution est sans effet sur le montant et sur les modalités d'étalement au compte de résultat de la *net present value* (NPV) du montage. Les risques de change et de taux relatifs à ces dépôts sont couverts.

1.3 Nouvelles émissions obligataires

Dans le cadre de son programme EMTN, la RATP a émis de nouveaux emprunts obligataires au cours de l'exercice :

- Émission d'un emprunt au nominal de 50 M€ en avril 2013 avec une échéance en octobre 2025 et un taux d'intérêt de 2,44 %;
- Émission d'un emprunt au nominal de 200 M€ en juin 2013 avec une échéance en février 2015 et un taux d'intérêt de 0,36 %;
- Émission d'un emprunt au nominal de 200 M€ en septembre 2013 avec une échéance en octobre 2025 et un taux d'intérêt de 3,03 %.

1.4 Fiscalité sur les contributions forfaitaires du Stif

La RATP a sollicité le 19 mai 2009 auprès de la Direction de la législation fiscale (DLF) une demande d'analyse du régime de TVA des contributions versées par le Stif. Malgré plusieurs relances, le dossier reste à ce jour sans réponse.

À compter de 2010, la RATP facture le Stif sans TVA, conformément à l'analyse exposée à la DLF.

La RATP considère que, quelque soit l'issue de ce dossier, les conséquences de cette position retenue sur la TVA et la taxe sur les salaires seront neutres sur les résultats présentés compte tenu du cadre contractuel existant avec le Stif.

2 • PRINCIPES, RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

Le plan comptable particulier de la RATP a été approuvé par arrêté interministériel en date du 21 mars 1985, sur avis de conformité donné par le Conseil national de la comptabilité. Ce plan est établi conformément aux règles, principes et modalités du système de base du Plan comptable général.

Il comprend, en outre, des développements et des aménagements qui répondent aux besoins spécifiques d'information de gestion de la RATP et aux particularités de sa structure juridique et de son régime financier.

2.1 Principes généraux relatifs au bilan

Le détail de l'actif immobilisé et des amortissements est présenté dans les Notes 5.1 et 5.2.

2.1.1 RÉGIME DE PROPRIÉTÉ DES BIENS INSCRITS À L'ACTIF DE L'EPIC RATP

La loi d'Organisation et de régulation du transport ferroviaire (ORTF) a modifié à compter du 1^{er} janvier 2010 le régime de propriété des biens créés par la RATP ou historiquement mis à sa disposition en distinguant quatre catégories d'actifs :

- La RATP est propriétaire des biens constitutifs de l'infrastructure dont elle est gestionnaire ;
- Les matériels roulants et les matériels d'entretien du matériel roulant (biens de retour) appartiennent au Stif depuis le 1^{er} janvier 2010. Le Stif entrera en possession de ces biens à l'expiration des droits d'exploitation de services. Le décret d'application n° 2011-320 prévoit que le Stif effectue, au terme de la durée des droits d'exploitation de la RATP, le rachat des biens à leur valeur nette comptable, nette de toute subvention, telle qu'elle figure dans les comptes annuels de l'Epic ;
- Les autres biens nécessaires à l'exploitation (biens de reprise), autres que ceux mentionnés aux deux paragraphes précédents, appartiennent en pleine propriété à la RATP ; à l'expiration des droits d'exploitation de lignes, le Stif dispose néanmoins d'un droit de reprise de ces biens ;
- Les immeubles et autres biens qui ne sont pas affectés à l'exploitation et qui sont utilisés par la RATP pour des activités administratives, sociales ou de formation appartiennent en pleine propriété à la RATP.

Type de biens	Gestionnaire d'infrastructure	Opérateur de transport		
	Biens propres	Biens de retour	Biens de reprise	Biens propres
Nature des biens	Biens relatifs à l'infrastructure.	Matériels roulants et matériels d'entretien du matériel roulant.	Il s'agit de biens nécessaires à l'exploitation : – les centres bus, – certains équipements, ...	Biens affectés aux activités administratives, sociales ou de formation.
Régime de propriété	La RATP est propriétaire de ces biens.	Ces biens appartiennent au Stif depuis le 1 ^{er} janvier 2010. La RATP en conserve le contrôle. Le Stif entrera en possession des biens à la fin des contrats.	La RATP est propriétaire de ces biens. Le Stif a la possibilité de reprendre ces biens en fin de contrat moyennant une indemnisation de la RATP.	La RATP est propriétaire de ces biens.
Modalités de rémunération pendant la période d'exploitation		L'article 14 du décret n° 2011-320 fixe les modalités de rémunération versée par le Stif à la RATP au titre de ces biens.	Les principes et les modalités de rémunération sont prévus sur la durée du contrat Stif 2012-2015.	
Modalités de rémunération à la fin des droits d'exploitation	Non applicable.	L'article 14 du décret n° 2011-320 prévoit le rachat des biens à la valeur nette comptable, nette de toute subvention.	L'accord entre la RATP et le Stif prévoit soit une reprise des biens à une valeur nulle pour les biens transférés à la RATP au 1 ^{er} janvier 2010, soit une reprise à la valeur nette comptable nette de subventions pour les autres biens.	Non applicable.

2.1.2 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

- Les frais de recherche et développement, afférents à des projets nettement individualisés, ayant de sérieuses chances de réussite technique et de rentabilité commerciale, sont inscrits à l'actif du bilan lorsqu'ils remplissent les critères énoncés par la réglementation comptable. Leur durée d'amortissement dépend de la durée d'utilisation du bien auquel ils se rapportent. Tous les autres frais de recherche et de développement sont pris en charges d'exploitation ;
- Les systèmes d'informations acquis ou créés par l'entreprise sont inscrits au bilan. Ils sont décomposés entre :
 - Leur coût de développement et de paramétrage amortis sur une durée de 5 à 10 ans en fonction de la durée d'utilisation du système ;
 - Les logiciels et le matériel acquis pour la mise en service du système sont amortis sur une durée de 3 ans.

2.1.3 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations de la RATP ainsi que les biens de retour mis à disposition par le Stif sont inscrits au bilan à leur coût historique (coût d'acquisition ou coût de production) à l'exception des immobilisations en service au 31 décembre 1976 qui ont fait l'objet d'une réévaluation dans les conditions définies par l'article 61 de la loi de finances pour 1977.

Conformément à la méthode de comptabilisation des actifs par composants, toutes les immobilisations ont été décomposées afin d'appliquer des durées d'utilité propre à chacun des composants en fonction de leur fréquence de renouvellement ou des opérations de rénovation. Au 1^{er} janvier 2005, la RATP a appliqué la méthode de reconstitution du coût historique amorti.

Certains actifs ont bénéficié de subventions d'investissements.

Conformément au règlement CRC 2004-06, les coûts de démantèlement du matériel roulant ferroviaire font l'objet d'une provision pour charges en contrepartie de leur inscription à l'actif immobilisé en tant que composants amortis sur la durée d'utilisation des trains.

Les amortissements pour dépréciation sont calculés suivant la méthode linéaire, en fonction des durées d'utilisation définies par les techniciens de la RATP. Les durées d'utilité des immobilisations corporelles sont revues annuellement en cas d'évolution significative.

Les pièces de rechange

Les pièces de rechange sont comptabilisées en immobilisations et sont valorisées au coût unitaire d'origine. Pour les pièces de rechange gérées dans des outils de type GMAO, la valorisation se fait au coût unitaire moyen pondéré.

La dotation aux amortissements des pièces de rechange est calculée sur la base du taux d'amortissement du matériel auquel se rattachent ces pièces.

Voici pour nos biens les plus représentatifs et leurs composants les durées d'amortissement pratiquées :

Bâtiments	Durées d'utilisation
Gros œuvre des bâtiments	70 à 100 ans
Second œuvre et aménagements des bâtiments	6 à 30 ans
Infrastructures ferroviaires	Durées d'utilisation
Gros œuvre des tunnels, points d'arrêts, accès	35 à 140 ans
Aménagements des points d'arrêts et accès	15 à 40 ans
Voies	10 à 50 ans
Alimentation courant de traction métro	5 à 50 ans
Caténaires RER - tramway	15 à 50 ans
Signalisation des voies et système d'aide à la conduite des trains	Durées d'utilisation
Système d'automatisation de l'exploitation des trains (SAET)	5 à 35 ans
Pilotage automatique	15 à 30 ans
Signalisations des voies	10 à 40 ans
Matériels roulants	Durées d'utilisation
Matériels roulants ferrés	20 à 40 ans
Matériels roulants bus	4 à 10 ans
Véhicules de tourisme	5 ans

Installations et équipements, matériel et outillage	Durées d'utilisation
Appareils élévateurs et translateurs	10 à 40 ans
Portillons automatiques, tourniquets d'admission des voyageurs	10 à 20 ans
Matériel à imprimer, délivrer et oblitérer les titres de transport	5 à 10 ans
Télécoms et alarmes	5 à 15 ans
Installations électriques	5 à 30 ans
Postes de transformation de courant	10 à 100 ans
Matériel d'épuisement et ventilation	15 à 30 ans
Équipements et matériel de climatisation	5 à 10 ans
Équipements de sonorisation et d'affichages lumineux	10 à 30 ans
Matériel et outillage	5 à 30 ans
Autres matériels et mobiliers	3 à 15 ans

2.1.4 TESTS DE DÉPRÉCIATION D'ACTIFS

Les règles comptables prévoient également la mise en œuvre d'une démarche pour identifier s'il existe un indice quelconque montrant qu'un actif ait pu perdre notablement de sa valeur. Lorsqu'il existe un indice de perte de valeur, un test de dépréciation est effectué : la valeur nette comptable de l'actif immobilisé est comparée à sa valeur actuelle, celle-ci étant définie comme la plus élevée de la valeur vénale ou de la valeur d'usage.

Compte tenu de la date d'effet du premier contrat quadriennal avec le Stif intervenu depuis l'entrée en vigueur du nouveau cadre légal défini par la loi ORTF et complété par les arrêtés ministériels et décrets rappelés en Note 1.1, la RATP a été en mesure de procéder à un test de dépréciation sur les actifs du GI et de l'OT au 1^{er} janvier 2012.

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.

À l'issue de l'affectation de l'indemnité versée au Stif au titre des biens propres transférés au 1^{er} janvier 2010 (cf. Note 1.1), la RATP s'est assurée que la valeur comptable des actifs de l'OT demeurerait inférieure à leur valeur recouvrable en réalisant un test de dépréciation. À cette occasion, elle a également procédé à un test de dépréciation concernant les actifs de l'Unité génératrice de trésorerie (UGT) GI.

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.

Hypothèses utilisées pour la détermination des valeurs recouvrables

Hypothèses communes aux UGT GI et OT

La valeur d'utilité des actifs a été déterminée sur la base des principales hypothèses suivantes :

1- La répartition des actifs entre le Gestionnaire de l'infrastructure et l'Opérateur de transport a été réalisée en fonction des dispositions législatives et réglementaires applicables à la RATP.

2- Les flux de trésorerie futurs nets d'IS sont projetés à partir des données ci-après :

- 2012-2015 : sur la base des dispositions financières du contrat Stif, actualisées en fonction des évolutions constatées;
- Au-delà du contrat Stif en cours, en prenant en compte au GI un complément de rémunération spécifique par le Stif destiné à couvrir des charges additionnelles tout en consentant à une contrepartie sur l'OT;
- 2016-2020 : sur la base des objectifs à moyen terme définis dans le plan d'entreprise *Vision 2020* approuvé par le conseil d'administration le 13 novembre 2012;
- Au-delà de 2020 : les données et les flux (y compris normatifs) ont été déterminés selon les dispositions normatives en retenant une estimation des valeurs terminales des actifs testés en conformité avec les textes en vigueur.

3- Les hypothèses d'investissement sont basées sur les schémas directeurs présentés au conseil d'administration du 29 novembre 2013, dont le montant a été ajusté ultérieurement afin de respecter l'objectif d'endettement prévu dans le plan d'entreprise *Vision 2020*, conformément aux principes de gouvernance approuvés par ce même conseil.

4- Les valeurs terminales 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, soit 2 %. Concernant l'OT, différentes valeurs terminales ont été déterminées à chaque échéance de fin de droits d'exploitation.

Hypothèse spécifique à l'UGT GI

Le taux d'actualisation (coût moyen pondéré du capital) de l'UGT GI retenu est de 4,8 %. Il a été déterminé par référence aux taux moyens observés sur un panel d'entreprises cotées et exerçant des activités comparables à celles de la RATP.

Hypothèses spécifiques à l'UGT OT

1- Pour la détermination des flux de trésorerie de l'OT au-delà de 2020, des hypothèses d'investissement spécifiques au matériel roulant ont été prises en compte jusqu'à la reprise de ces biens de retour par le Stif.

2- Le Groupe a intégré dans les hypothèses retenues des dispositions spécifiques aux accords concessifs telles que les amortissements de caducité sur le matériel roulant à partir de 2016, dans des conditions de droit commun et impliquant leur intégration dans les charges contractuelles des conventions Stif-RATP.

3- Le taux d'actualisation (coût moyen pondéré du capital) de l'UGT OT a été déterminé par référence aux taux moyens observés sur un panel d'entreprises cotées et exerçant des activités comparables à celles de la RATP. Un taux d'actualisation spécifique a été retenu concernant le matériel roulant de l'OT (biens de retour) compte tenu des modalités de rémunération de ces biens, soit 4,3 %. Pour les autres biens de l'OT (biens de reprise et biens propres), le taux utilisé de 6,4 % est celui résultant du panel.

À l'issue de l'affectation de l'indemnité versée au Stif au titre des biens propres transférés au 1^{er} janvier 2010 (cf. Note 1.1), la RATP s'est assurée que la valeur comptable des actifs de l'OT demeurait inférieure à leur valeur recouvrable, et qu'il n'y a en conséquence pas de dépréciation à constater dans les comptes sociaux. Pour ce faire, la RATP a examiné les valeurs recouvrables de ces actifs par référence à leur valeur d'utilité.

Résultats des tests de dépréciation

Les tests réalisés pour les UGT Gestionnaire d'infrastructure et Opérateur de transport n'ont pas mis en évidence de perte de valeur.

2.1.5 BIENS CONCERNÉS PAR LES OPÉRATIONS DE LOCATIONS/SOUS-LOCATIONS

Les biens qui servent d'assiette aux opérations de leasehold (cf. Note 3.12) figurent à l'actif immobilisé du bilan de la RATP. Les biens qui servent d'assiette aux opérations de *swedish lease* (cf. Note 3.12) ne sont pas inscrits en immobilisations mais en compte de dépôts à long terme. Le résultat acquis par la RATP au titre des opérations de *lease (net present value)* est étalé sur la durée de vie des opérations (cf. Note 5.21a).

2.1.6 IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

La valeur brute de ces actifs est constituée par leur coût d'achat y compris les coûts directement attribuables engagés pour mettre l'actif en place. La RATP a choisi de rattacher les droits de mutation, honoraires ou commissions et frais d'actes au coût d'acquisition de l'immobilisation.

La valeur d'inventaire des titres détenus par la RATP est déterminée à partir de la situation nette comptable de la filiale ou pour les filiales détenant elles-mêmes des participations, à partir de la situation nette consolidée du sous-groupe, et de l'évolution prévisible des résultats de la filiale ou du sous-groupe.

Lorsque la valeur d'inventaire des titres est inférieure à leur valeur nette au bilan, une provision pour dépréciation est constituée pour la différence (cf. détail des provisions dans la Note 5.3).

2.1.7 STOCKS

Les stocks sont enregistrés au plus faible du coût (y compris frais accessoires d'achat) et de la valeur nette de réalisation. Le coût est calculé au coût moyen pondéré (cf. un détail des stocks par catégorie Note 5.4).

Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur taux de rotation et de leur durée de vie économique.

2.1.8 CRÉANCES

Elles sont valorisées à leur valeur nominale. Une provision pour dépréciation de la totalité de la créance est constituée lorsqu'un risque potentiel de non recouvrement apparaît (cf. détail des provisions dans la Note 5.3).

2.1.9 PRIMES DE REMBOURSEMENT DES OBLIGATIONS

L'amortissement des primes de remboursement des obligations est réparti linéairement sur la durée des emprunts concernés. Toutefois, dans l'hypothèse où la décision de rembourser par anticipation un emprunt aurait été prise avant la date d'arrêt des comptes, les charges y afférentes seraient amorties en totalité.

2.1.10 CAPITALS PROPRES (CF. NOTE 5.7).

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

Les écarts de réévaluation figurant en capitaux propres sont issus de la réévaluation pratiquée en 1963 sur la base de 1959 et de la réévaluation des biens non amortissables opérée en 1978 sur la base de 1976 (cf. Note 5.8).

La loi du 21 mars 1948 a créé la RATP sans lui attribuer de capital. Toutefois, en 1986, les pouvoirs publics lui ont accordé une dotation en capital de 283,3 M€. Cette dotation a été augmentée en juillet 2010 dans le cadre du plan de relance national annoncé début 2009 (150 M€).

Les subventions d'investissement sont rapportées au résultat au rythme des dotations aux amortissements des biens subventionnés à l'exception des subventions encaissées pour l'acquisition de terrains qui sont rapportées au résultat par dixième.

Les provisions réglementées correspondent à la provision spéciale de réévaluation relative à la réévaluation des biens amortissables opérée en 1978 sur la base de 1976. Elle est rapportée au résultat au rythme des dotations aux amortissements des biens auxquels elle se rapporte.

2.1.11 DETTES FINANCIÈRES ET COUVERTURE

Les emprunts sont présentés au bilan à leur valeur de remboursement en euros.

Opérations en devises

Les soldes monétaires libellés en devises sont convertis en fin d'exercice au taux de clôture à l'exception des dettes financières en devises, couvertes de façon parfaites par des contrats d'échanges de devises (*cross currency swaps*), et donc présentées au cours de couverture. Toutes les opérations en devises sont couvertes intégralement.

À la date d'arrêté des comptes, lorsque l'application du cours de conversion a pour effet de modifier les montants en euros précédemment comptabilisés, les différences de conversion sont inscrites au passif du bilan lorsque la différence correspond à un gain latent, et à l'actif du bilan lorsque la différence correspond à une perte latente. Les pertes latentes entraînent la constitution d'une provision pour risques de change.

Instruments financiers dérivés

La RATP gère les risques de marchés liés aux variations de taux d'intérêts, de change en utilisant des instruments dérivés (*swaps* de taux d'intérêts, ou de matières premières, options sur taux ou matières premières et *cross currency swaps*). La quasi-totalité des instruments dérivés est qualifiée de couverture et est strictement adossée à la dette et à la consommation du gazole.

Les produits et charges résultant de l'utilisation de ces instruments sont constatés en résultat de manière symétrique à l'enregistrement des charges et produits des opérations couvertes.

Les différentiels d'intérêts à recevoir ou à payer résultant des opérations de *swaps*, *caps* et *floors* de couverture ainsi que les primes et soultes liées à ces opérations sont constatés en résultat sur la durée de vie des contrats comme un ajustement de la charge d'intérêt.

Les gains et pertes latents résultant des contrats affectés à la couverture des achats futurs de gazole (budgétés) sont différés et pris en compte en résultat financier lors de la réalisation de la transaction couverte. En 2013,

comme en 2012, il n'y a pas eu d'opérations sur les marchés des matières premières.

2.1.12 DETTES FOURNISSEURS

Les fournisseurs débiteurs sont présentés à l'actif du bilan.

2.2 Principes généraux relatifs au compte de résultat

2.2.1 RECETTES LIÉES AU CONTRAT AVEC LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE

Ces produits du transport comprennent trois composantes :

- Les recettes directes venant des usagers,
- Les contributions du Stif :
 - Une contribution d'exploitation « C1 » relative à l'exploitation et aux obligations de service public. Cette contribution se décompose en trois parties : une contribution forfaitaire couvrant les charges liées à l'exploitation non couvertes par les recettes voyageurs ; une contribution couvrant à l'euro/l'euro les impôts et taxes ; et une contribution couvrant l'écart entre l'indexation des recettes directes prévisionnelles selon les modalités prévues pour la contribution forfaitaire et selon les décisions tarifaires du Stif ;
 - Une contribution « C2 » liée au financement des investissements (amortissements et frais financiers) ;
 - Un bonus ou malus relatif aux indicateurs de qualité du service et d'éventuelles pénalités notamment en cas de non réalisation de l'offre kilométrique du service de référence ;
 - Un mécanisme d'intéressement avec partage des risques et des gains entre la RATP et le Stif fondé sur les recettes directes réalisées par comparaison avec l'objectif prévu au contrat.

Ces produits du transport sont prévus par la convention pluriannuelle 2012-2015.

Les contributions sont revalorisées chaque année en fonction d'indices. Ces recettes font partie du chiffre d'affaires de la RATP.

2.2.2 PRODUITS EN ATTÉNUATION DE CHARGES D'AMORTISSEMENT

Il s'agit des reprises sur subventions d'investissement et sur provisions spéciales de réévaluation.

2.2.3 CHARGES DE PERSONNEL

À partir de 1999, la RATP a mis en place une organisation comptable permettant de séparer ce qui relève de son activité « transporteur » de ce qui relève de son activité « assureur ».

Cette organisation est fondée sur :

- L'établissement, au sein de l'activité « assureur », de comptes de résultats par risques couverts (maladie, accident du travail, chômage, famille), d'une part ;
- La mise en place de taux de cotisations sociales patronales, comparables dans leur fonctionnalité et leur niveau à ceux des régimes sociaux de droit commun, d'autre part.

Cet ensemble constitue le Traitement comptable de la protection sociale (TCPS).

Présentation des charges de personnel dans les comptes sociaux d'entreprise

Afin d'améliorer la lisibilité et la comparaison du compte de résultat de la RATP avec ceux des autres entreprises de transport, les charges de personnel liées à l'activité de transporteur sont exprimées à l'instar d'une entreprise de droit commun, par les deux lignes : « salaires et traitements » et « charges sociales », tandis que l'activité de prestataire social est résumée au travers de la seule ligne « résultat de financement des régimes sociaux ».

L'activité d'assureur social de la RATP est illustrée plus en détail dans un tableau figurant en Note 5.11, lequel présente à l'instar des organismes de sécurité sociale proprement dits :

- L'origine et le montant des ressources : en particulier, les cotisations patronales ;
- Le montant des prestations versées aux ressortissants ;
- Les relations de compensations avec les autres régimes de Sécurité sociale ;
- Les frais de gestion.

Suite à la création de la caisse de retraite, la gestion des retraites ne fait plus partie depuis l'exercice 2006 de l'activité assureur social.

Principales caractéristiques des comptes de la protection sociale

Cotisations patronales

Les ressources des comptes de la protection sociale comprennent principalement les cotisations patronales inscrites sur la ligne « charges sociales » du compte de résultat de la RATP. S'agissant du risque maladie, suite à la mise en place de la CSG, la caisse maladie de la RATP se voit reverser chaque année une quote-part des ressources de CSG collectée par l'URSSAF ; le montant de ce versement est fixé par arrêté publié au JO.

Prestations

Les prestations comprennent :

- D'une part, des prestations en nature : frais médicaux et hospitaliers, remboursements d'analyses et pharmaceutiques, soins effectués dans les espaces santé, etc. ;
- D'autre part, des prestations en espèces telles que le maintien du salaire aux agents malades (indemnités journalières), l'indemnité décès, les rentes accident du travail, les prestations familiales, etc.

Adossement au régime général des risques maladie et famille

S'agissant de la couverture des risques maladie et famille, le régime RATP est adossé depuis 1972 au régime général. Dans le cadre de cet adossement (désigné par le terme de « compensation bilatérale »), la RATP verse à la CNAM et la CNAF une cotisation dont le taux et les modalités d'application sont fixés par décret en contrepartie de laquelle, les caisses lui remboursent les seules prestations versées (en nature, seulement, pour la maladie) dans les conditions fixées par le code de la Sécurité sociale.

Compensations démographiques inter-régimes

Dans le cadre de la politique sociale, l'État a mis en place à partir de 1974, des mécanismes de compensation entre les régimes de Sécurité sociale

existants en France censés pallier les effets d'évolutions démographiques différentes sur leurs ressources respectives.

Une compensation de ce type existe pour le risque maladie.

2.2.4 RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

La RATP comptabilise dans son résultat exceptionnel les événements survenants hors du cadre des activités ordinaires de l'entreprise dont le montant est significatif et qui présentent un caractère non récurrent.

L'analyse du résultat exceptionnel figure dans la Note 5.12.

3 • AUTRES INFORMATIONS

3.1 État des échéances des créances et des dettes (cf. Note 5.13)

3.2 Produits à recevoir et charges à payer (cf. Note 5.14)

3.3 Éléments concernant les entreprises liées (cf. Note 5.15)

3.4 Créances et dettes représentées par des effets de commerce (cf. Note 5.15)

3.5 Effectifs (cf. Note 5.16)

3.6 Rémunérations allouées aux dix personnes les mieux rémunérées (cf. Note 5.17)

3.7 Tableau des filiales et participations

La Note 5.18 présentée ci-après fait ressortir les caractéristiques financières des sociétés dans lesquelles la participation de la RATP est supérieure à 20 % ou pour lesquelles la valeur brute des titres détenus est supérieure à 1,5 M€.

3.8 Consolidation

Les comptes de l'Epic RATP sont intégrés dans les comptes consolidés du groupe RATP.

3.9 Groupement d'intérêts économiques (cf. Note 5.19)

3.10 Engagements hors bilan (cf. Note 5.20)

3.11 Amiante

Le programme d'éradication de l'amiante friable imposé par le décret 96-97 du 7 février 1996, est réalisé en quasi-totalité. Seules quelques opérations présentant, en terme d'enjeu financier, un caractère non significatif restent à réaliser.

Concernant l'amiante non friable (amiante cachée ou matériaux contenant de l'amiante), son retrait est réalisé au fil de l'eau à la faveur d'opérations de maintenance ou de travaux touchant les installations. Compte tenu de l'absence de connaissances précises des installations ou équipements contenant de l'amiante non friable et, de ce fait, de la difficulté à prévoir les moyens à mettre en œuvre pour en organiser le retrait, il n'est pas possible aujourd'hui de définir une programmation à plus de 6 mois pour ce type d'intervention. En conséquence, aucune provision comptable n'a été enregistrée dans les comptes 2013. En 2013, les dépenses engagées à ce titre s'élevaient à 9 M€.

La RATP répond également aux nouvelles obligations fixées par le décret du 13 juillet 2001 en procédant régulièrement à des mesures du niveau d'empoussièrement.

Par ailleurs, une étude interne a été menée afin de recenser les cas de maladies professionnelles liées à l'amiante et d'évaluer leurs conséquences financières pour l'entreprise. Une provision couvre l'intégralité du risque lié aux cas déclarés ou ayant fait l'objet d'actions contentieuses. Bien qu'il ne soit pas possible de préjuger de l'impact financier des actions futures, la RATP considère que la provision inscrite au bilan au 31 décembre 2013 pour 1 M€ est suffisante et correspond à sa meilleure estimation du risque financier encouru par l'entreprise à ce titre.

3.12 Opérations de lease et de crédit-bail

L'impact détaillé de ces opérations sur les états financiers de l'exercice est précisé dans la Note 5.21a.

Leasehold

La RATP effectue des opérations de *leasehold*. Il s'agit d'opérations d'ingénierie financière qui consistent, pour la RATP, à concéder un droit de jouissance de biens dans des conditions et selon des modalités qui permettent à des investisseurs étrangers (essentiellement américains) de considérer qu'ils jouissent de la propriété économique des biens, ce qui les autorise à les amortir et, par conséquent, à en retirer un gain financier important grâce à un différé d'imposition.

Une opération de leasehold est composée d'une location principale consentie par la RATP et d'une sous-location destinée à lui faire conserver néanmoins la jouissance du bien. La RATP dispose d'une option (EBO) en sa faveur, au terme d'une période plus courte que la durée totale de l'opéra-

tion, lui permettant d'interrompre le montage en rachetant la part restante du contrat de location longue.

Économiquement et comptablement en France, il n'y a pas de cession, du moins durant la période précédant l'option de renouvellement (EBO).

Le gain financier obtenu par l'investisseur étranger est partagé avec la RATP. Le profit global de chaque opération est inclus dans l'avance reçue au moment de la signature des contrats. Elle représente une réduction immédiate de la dette de l'entreprise. Elle est comptabilisée, chaque année, linéairement en résultat exceptionnel.

L'ensemble des frais, sous-loyers, intérêts et loyers principaux sont comptabilisés en charges et produits exceptionnels en application des règles relatives aux opérations de *defeasance* qui doivent être comptabilisées globalement comme des opérations uniques à caractère exceptionnel.

Les différents contrats qui composent chaque opération constituent une opération unique et sont comptabilisés comme tels. Les actifs et passifs liés à ces contrats, générateurs de flux qui se compensent exactement, ont fait l'objet d'un regroupement au bilan (créances du *lease* et dettes *lease*) laissant apparaître par différence la *Net present value* (NPV) restant à étaler. Le profit global de chaque opération, la NPV, est encaissé au moment de la signature des contrats et comptabilisé en produits à étaler, puis constaté linéairement en résultat exceptionnel sur la durée du contrat.

Au 31 décembre 2013, il reste 6 transactions en vie (13 contrats avec 2 investisseurs BOA et *State Street*).

Les risques supportés par la RATP se limitent à ceux liés à la propriété du matériel, à la législation française, et aux risques de contrepartie sur les dépôts. La gestion du risque de contrepartie se fait :

- Soit par des accords de *defeasance*, qui assurent le droit de compensation entre les dépôts et les dettes correspondantes. Le montant des dépôts correspondants est de 257,1 M€ au 31 décembre 2013;
- Soit par des contrats de collatéralisation qui imposent en cas de dégradation du *rating* en dessous d'un certain seuil la substitution des dépôts par des bons du trésor américain. Le solde des dépôts correspondant est de 58,6 M€ au 31 décembre 2013;
- Soit directement auprès du trésor américain : en juillet 2013, la RATP a remplacé les derniers dépôts non collatéralisés ainsi que les lettres de crédit qui leur étaient associées par des bons du trésor américain. Le solde de ces dépôts est de 150,3 M€ au 31 décembre 2013.

Swedish lease

La structure de *lease* suédois fonctionne en amont de la livraison des équipements.

L'investisseur paye au fournisseur la totalité de la valeur du matériel. La RATP effectue des dépôts swapés qui serviront à couvrir le paiement des loyers et l'option de rachat des équipements. L'écart entre les dépôts et la valeur du matériel représente le profit réalisé par la RATP.

Les loyers sont comptabilisés en charges d'exploitation, les produits d'intérêts et le provisionnement des dépôts sont comptabilisés en résultat financier. Seule la *Net present value* est constatée en résultat exceptionnel. L'impact sur le résultat correspond d'une part à l'étalement du profit de la

Net present value, et d'autre part à l'amortissement théorique des biens s'ils étaient maintenus au bilan de la RATP.

Opérations de Crédit-bail dans le cadre du développement des lignes de tramways

Le Stif et la RATP ont mis en place un financement par crédit-bail des matériels roulants des lignes tramways T3E, T5, T6, T7 et T8. Dans cette opération, il est prévu que la RATP soit le crédit preneur, le Stif rembourse les loyers correspondants. Pendant la phase de construction, la RATP paye le fournisseur. Lors de la livraison des tramways, la RATP cède les rames à la banque. Le contrat de crédit-bail est ensuite mis en place. Le contrat de crédit-bail sera repris par le Stif en 2029.

3.13 Avantages au personnel à long terme

Les engagements sociaux à long terme provisionnés au bilan sont :

- Engagements relatifs aux versements des rentes accidents du travail et maladies professionnelles. La RATP assure elle-même le service des rentes accidents du travail / maladies professionnelles à ses agents en activité. Ces rentes ont pour objet d'indemniser les séquelles définitives physiques ou psychologiques ainsi que leur incidence professionnelle dans le déroulement de la carrière de l'assuré. Seules les rentes versées aux actifs relèvent des avantages à long terme faisant l'objet d'une provision : 18,7 M€;
- Engagements relatifs aux médailles du travail : 19,6 M€;
- Engagements relatifs à la cessation progressive d'activité : 3,2 M€;
- Engagements relatifs à l'assurance chômage : 10 M€;
- Engagements relatifs aux congés maladie longue durée : 4,6 M€.

L'évaluation des avantages au personnel résulte d'un calcul actuariel. Ce calcul est basé sur des hypothèses de comportements sociaux (mortalité, turnover, etc.) et des hypothèses économiques (taux d'actualisation, profil de carrière, etc.).

Depuis la clôture 2012, le taux d'actualisation retenu est basé sur un taux *Bloomberg* 15 ans qui s'établit à 3,25 % au 31/12/2013 contre un taux à 3 % au 31/12/2012.

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/13	31/12/12
Taux d'actualisation	3,25 %	3 %
Taux d'inflation	2 %	2 %
Profil de carrière inflation comprise	3,6 %	3,6 %
Table de mortalité	TGH05/TGF05	TGH05/TGF05
Taux de turnover	0 %	0 %
Âge de départ à la retraite	Voir commentaire ci-dessous	

L'âge de départ à la retraite est celui auquel les salariés sortent des effectifs en activité pour liquider leur retraite. Les hypothèses d'âges de départ à la retraite sont définies individu par individu. Elles tiennent compte de l'âge d'ouverture des droits, de la réforme du régime spécial de retraite des agents de la RATP et de l'âge de départ moyen par grade calculé sur la base des départs constatés sur les 12 derniers mois. L'hypothèse individuelle correspond donc ainsi au maximum entre la date d'ouverture des droits et l'âge de départ moyen par grade calculé sur la base des départs constatés.

4 • INFORMATION SUR LE DEGRÉ D'EXPOSITION AUX RISQUES DU MARCHÉ

4.1 Préambule

Toutes les opérations réalisées par la RATP consistent en la mise en place d'instruments de protection contre le risque de taux et sont adossées soit à la dette, soit au portefeuille de placements.

En conséquence et conformément aux recommandations comptables, la RATP a opté pour la seule comptabilisation des intérêts courus sur produits dérivés.

4.2 Exposition au risque de taux

Le risque de taux relatif à la dette et aux placements est géré essentiellement en modulant les parts respectives de taux fixe et de taux variable en fonction des évolutions de marché. Cette modulation est obtenue par la mise en place ou l'annulation d'opérations d'échanges de taux d'intérêts (swaps) et d'opérations optionnelles.

Engagements de swaps au 31/12/2013 :

Engagements dérivés par maturité en M€

	31/12/13	31/12/12
Engagements de swaps euro adossés à la dette long terme		
Maturité > 5 ans	0	200
Engagements de cross currency swaps adossés à la dette long terme		
Maturité (1 an - 5 ans)	651	651
Maturité > 5 ans	297	297
Engagements de swaps de taux adossés aux contrats de crédit-bail		
Maturité (1 an - 5 ans)	1	2
Maturité > 5 ans	20	20
Engagements de swaps adossés à la dette court terme		
Maturité	0	0
Total des engagements de swaps en M€	969	1 169

Engagements dérivés par type d'adossement en M€

	31/12/13	31/12/12
A- Swap adossés à la dette long terme		
1- Swap de variabilisation (hors currency swap)	0	0
2- Swap de fixation (hors currency swap)		
Swaps (contre taux court)	81	88
Swaps (contre taux long)	0	200
3- Autres		
Cross currency swaps	947	947
B- Swap adossés à la dette court terme	0	0
Total des engagements de swaps en M€	1 028	1 235

Les tableaux ci-dessus ne prennent pas en compte le montant notionnel des *assets swaps* adossés à l'opération de *leasehold* 1999 sur laquelle il n'y a aucun risque de taux.

Rappel de la décomposition de la dette obligataire et des billets de trésorerie au 31/12/13 (en M€), hors PEE :

Avant prise en compte des instruments dérivés		Après prise en compte des instruments dérivés	
Dette obligataire	4 678	Dette obligataire	4 678
À taux fixe	4 678	À taux fixe	4 678
À taux variable	0	À taux variable	0
Dette courte (BT)		Dette courte (BT)	
À taux fixe	802	À taux fixe	802
À taux variable	0	À taux variable	0

L'ensemble des opérations de couverture à fin décembre 2013 s'est traduit par un résultat financier de -2,3 M€ décomposé comme suit : 0 M€ imputables aux opérations en cours (portage) et -2,3 M€ d'étalement comptable de soultes et de primes.

Sensibilité de la dette à taux variable à la date du 31/12/2013 :

Pas de sensibilité à court terme :

L'encours de billets de trésorerie s'élève, hors plan d'épargne entreprise, à 802 M€. Il est placé en OPCVM monétaires, en titres de créances négociables ou en dépôt de garantie.

Valorisation du portefeuille des instruments financiers dérivés :

La valeur de marché des instruments financiers dérivés correspond aux montants qui auraient été payés (-) ou reçus (+), pour résilier ces engagements. Les valeurs de marché des produits dérivés ont été déterminées en obtenant une cotation auprès des établissements financiers contreparties de la RATP.

Produits	Valeur de marché au 31/12/13 (M€)
Swap (hors currency swaps)	-11,5
Cross currency swap	292,0
Total	280,5

NB : La valorisation de la partie change des *cross currency swaps* se neutralise avec la valorisation de la partie change de la souche obligataire correspondante. La RATP n'est pas exposée au risque de change.

Ces instruments ne sont pas comptabilisés au bilan.

4.3 Exposition au risque de change

La RATP émet des emprunts en devises. La RATP couvre systématiquement le risque de change sur les émissions d'emprunts en devises à l'aide de swap de devises (*cross currency swap*).

Le tableau ci-dessous donne les instruments dérivés de change en position au 31 décembre 2013 au regard de la dette en devise couverte.

Dettes émises		Swaps de devises			
Montants K devises	Devises	Branches emprunteuses		Branches prêteuses	
		Montants K devises	Devises	Montants K devises	Devises
1 510	CHF	1 510	CHF	948	EUR

4.4 Exposition au risque de matières premières

La RATP peut couvrir ses achats futurs de gazole contre le risque de hausse du prix ainsi et/ou contre une éventuelle hausse du dollar contre l'euro.

Pour l'année 2013, aucune couverture n'a été mise en place.

5 • NOTES D'INFORMATION RELATIVES AU BILAN ET AU COMPTE DE RÉSULTAT EPIC

Note 5.1	Tableau des immobilisations	Note 5.16b	Droit individuel de formation
Note 5.2	Tableau des amortissements	Note 5.17a	Rémunérations allouées aux membres des organes d'administration et de direction
Note 5.3	Tableau des provisions	Note 5.17b	Tableau des honoraires
Note 5.4	Tableau des stocks en valeur brute	Note 5.18	Tableau des filiales et participations
Note 5.5	Tableau des charges et produits constatés d'avance	Note 5.19	Groupements d'intérêt économique
Note 5.6	Tableau des frais d'émission d'emprunts	Note 5.20	Tableau des engagements financiers
Note 5.7	Analyse des capitaux propres	Note 5.21a	Opérations de locations / sous-locations de trains (leasehold)
Note 5.8	Tableau des écarts de réévaluation 1976	Note 5.21b	Opérations de crédit-bail
Note 5.9	Détail du chiffre d'affaires		
Note 5.10	Recettes affectées par nature de titre de transport		
Note 5.11	Compte de résultat de la protection sociale		
Note 5.12	Analyse du résultat exceptionnel		
Note 5.13a	État des échéances des créances à la clôture de l'exercice		
Note 5.13b	État des échéances des dettes à la clôture de l'exercice		
Note 5.13c	Endettement financier net à la clôture de l'exercice		
Note 5.14	Détail des produits à recevoir et des charges à payer		
Note 5.15	Éléments inclus dans plusieurs postes du bilan		
Note 5.16a	Effectif moyen employé pendant l'exercice		

Note 5.1 - Tableau des immobilisations au 31 décembre 2013

	A	B	C	D	E
	Valeur brute au 31/12/12	Augmentations	Virements de poste à poste	Diminutions	Valeur brute à la clôture de l'exercice
Situation et mouvements					
Immobilisations incorporelles :					
• Frais de recherche et développement	204 851	0	8 878	0	213 729
• Droit au bail	2 626	0	0	0	2 626
• Autres					
- Logiciels en service	387 257	0	22 430	-5 024	404 663
- Logiciels en-cours	29 472	28 409	-19 381	0	38 501
TOTAL	624 206	28 409	11 927	-5 024	659 519
Immobilisations corporelles :					
• Terrains	407 197	0	165 383	-1 305	571 275
• Constructions	9 412 376	0	246 198	-28 497	9 630 076
• Constructions sur sol d'autrui	95 272	0	0	0	95 272
• Installations techniques, matériel et outillage industriels	4 901 017	646	202 210	-18 524	5 085 349
• Matériel de transport	6 011 304	31 311	762 651	-240 743	6 564 522
• Autres	196 997	0	7 995	-1 802	203 189
• Immobilisations corporelles en cours	2 512 831	1 484 510	-1 396 364	0	2 600 977
TOTAL	23 536 994	1 516 467	-11 927	-290 871	24 750 660
Immobilisations financières :					
• Participations	428 025	0	0	-3 770	424 255
• Créances rattachées à des participations	0	0	0	0	0
• Autres titres immobilisés	1 220	430			1 650
• Prêts (*)	78 364	0	0	-6 962	71 402
• Autres (dépôts et cautions) (**)	601 607	233 047	0	-94 351	740 302
TOTAL	1 109 215	233 477	0	-105 083	1 237 608
ENSEMBLE	25 270 415	1 778 353	0	-400 978	26 647 788

(*) La variation nette des prêts se décompose en :

-763	Prêts au personnel (dont intérêts courus 170 k€)
-6 199	Autres prêts
-6 962	

(**) Dont dépôt concernant les opérations de *leasehold* dénoués ou en cours pour 645 488 k€ (y compris intérêts courus sur les dépôts classés en prêts hors écart de conversion associé)
 Les principales mises en service concernent le matériel roulant pour 793 M€ et l'extension des lignes de métro 4 et 12 ainsi que des lignes de tramway T2 et T5 pour 240 M€

Note 5.2 - Tableau des amortissements au 31 décembre 2013

	A	B	C	D
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	25 099	8 835	0	33 934
• Droit au bail	1 297	77	0	1 374
• Autres	282 536	29 930	-5 024	307 443
TOTAL	308 932	38 842	-5 024	342 751
Immobilisations corporelles :				
• Terrains	837	3 300	0	4 136
• Constructions (*)	3 859 863	195 363	-13 399	4 041 827
• Constructions sur sol d'autrui	84 985	1 105	0	86 090
• Installations techniques, matériel et outillage industriels	3 407 765	200 669	-16 740	3 591 694
• Matériel de transport	3 292 397	262 738	-146 221	3 408 914
• Autres	159 547	9 785	-1 750	167 582
TOTAL	10 805 394	672 960	-178 110	11 300 243
• Frais d'émission des emprunts	7 940	1 538	-1 288	8 190
TOTAL	7 940	1 538	-1 288	8 190
Primes de remboursement des obligations	12 255	2 350	-5 726	8 879
ENSEMBLE	11 134 521	715 690	-190 148	11 660 063

(*) Hors dépréciation du poste pour 1 806 k€.

Part des biens affectée à la fonction assureur social

Biens affectés à la fonction assureur

Logiciels (autres immos. incorporelles)	1 427
Constructions	3
Constructions sur sol d'autrui	0
Matériel et outillage industriels	295
Matériel de transport	0
Autres	50
	1 775

Note 5.3 - Tableau des provisions au 31 décembre 2013

	A Provisions au début de l'exercice	B Autres reclassements	C Augmentations : dotations de l'exercice	D Diminutions : reprises de l'exercice		E Provisions à la fin de l'exercice (A + B + C - D = E)
				pour utilisation	ajustement	
Provisions réglementées (provision spéciale de réévaluation)	402 186	0	0	8 729	234	393 223
TOTAL 1	402 186	0	0	8 729	234	393 223
Provisions pour risques et charges						
• Provisions pour risques						
- Provisions pour litiges (1)	29 736	0	10 097	1 230	11 731	26 872
- Provisions pour accidents de droit commun	57 245	0	20 827	12 413	12 349	53 310
- Provisions pour risques d'exploitation ou financiers	7 320	0	1 234	2 610	855	5 089
- Autres provisions pour risques exceptionnels	1 058	0	2 158	2 010	112	1 094
	95 359	0	34 316	18 263	25 047	86 365
• Provisions pour charges						
- Autres provisions pour charges (2)	139 929	1 899	25 065	26 498	2 126	138 269
	139 929	1 899	25 065	26 498	2 126	138 269
TOTAL 2	235 288	1 899	59 381	44 761	27 173	224 634
Provisions pour dépréciations						
• Immobilisations corporelles	1 915	0	0	0	110	1 805
• Immobilisations Financières	32 392	0	3 408	3 770	376	31 654
• Stocks	40 207	0	3 805	1 279	0	42 733
• Créances clients et comptes rattachés	3 416	0	2 227	255	1 080	4 308
• Valeurs mobilières de placement	0	0	0	0	0	0
• Autres	3 940	0	2 893	2 096	547	4 190
TOTAL 3	81 870	0	12 334	7 400	2 113	84 689
ENSEMBLE	719 344	1 899	71 714	60 890	29 520	702 547
Affectations :						
Exp. : opérations d'exploitation	685 894	1 899	66 148	55 110	29 032	669 799
Fin. : opérations financières	32 392	0	3 408	3 770	376	31 654
Exc. : opérations exceptionnelles	1 058	0	2 158	2 010	112	1 094
	719 344	1 899	71 714	60 890	29 520	702 547

(1) Ces provisions comprennent des provisions pour litiges et contentieux à caractère commerciaux ou prud'homaux.

(2) Ces provisions comprennent principalement le provisionnement des frais de démantèlement ainsi que celui des avantages au personnel à long terme (médailles du travail, rentes maladies et accidents professionnels, cessation progressive d'activité, etc.).

Note 5.4 - Tableau des stocks en valeur brute au 31 décembre 2013

	31/12/13	31/12/12
Matières premières et consommables	196 598	191 302
Prestations de services en cours	4 546	7 956
Dépréciation	-42 734	-40 207
TOTAL	158 410	159 051

Note 5.5 - Tableau des charges et produits constatés d'avance au 31 décembre 2013

	31/12/13		31/12/12	
	Charges	Produits	Charges	Produits
Exploitation	8 625	18 873	5 119	18 770
Financier	58 241	47 413	70 929	52 056
Exceptionnel	1 517	6 745	1 735	7 507
TOTAL	68 383	73 031	77 783	78 334

Note 5.6 - Tableau des frais d'émission des emprunts au 31 décembre 2013

	Montants nets début d'exercice	Augmentations	Diminutions (dotations et régularisations)	Montants nets fin d'exercice
Frais d'émission des emprunts (1)	8 324	480	-1 539	7 265
TOTAL	8 324	480	-1 539	7 264

(1) Les frais d'émission d'emprunts sont répartis sur la durée de vie des emprunts. Toutefois, dans l'hypothèse où la décision de rembourser par anticipation un emprunt aurait été prise avant la date d'arrêté des comptes, les charges afférentes seraient amorties en totalité.

Note 5.7 - Analyse des capitaux propres au 31 décembre 2013

	31/12/12	Augmentations	Diminutions	31/12/13
Contre valeur des immo mises à disposition	250 700			250 700
Écarts de réévaluation (2)	225 502		2 703	222 799
Dotations en capital	433 367			433 367
Réserves statutaires	184 519			184 519
Réserves provenant de la cession des biens immobiliers avant le 01/01/2010	52 255			52 255
Réserve générale	57 926			57 926
Report à nouveau (1)	1 701 756	285 534		1 987 291
Résultat net	285 534	284 256	285 534	284 256
Capitaux propres hors subventions d'investissements	3 191 559	569 790	288 237	3 473 113
Subventions d'investissement	3 789 227	636 679	139 323	4 286 583
Provisions réglementées (2)	402 186		8 963	393 223
Capitaux propres	7 382 972	1 206 469	436 523	8 152 919

(1) Le résultat de l'exercice 2012 a été affecté en report à nouveau.

(2) Les écarts de réévaluation sont détaillés dans la Note 5.8.

Note 5.8 - Tableau des écarts de réévaluation au 31 décembre 2013

5.8.1 Réévaluation de 1976

Situation et mouvements	Écart à l'ouverture de l'exercice		Variation de l'écart au cours de l'exercice		Écart à la clôture de l'exercice	
	Valeur brute des immobilisations	Amortissements ou provisions cumulés	Sur réformes	Dotations aux amortissements et provisions	Valeur brute des immobilisations	Amortissements ou provisions cumulés
Immobilisations corporelles :						
• Terrains	217 616	686	0	2 703	217 616	3 389
• Constructions	1 194 767	793 445	-2 527	6 202	1 192 240	799 647
• Installations techniques, matériel et outillage industriels	65 959	65 916	-450	-439	65 509	65 477
• Matériel de transport	58 418	58 099	-4 144	-3 939	54 274	54 160
• Autres	506	3	0	17	506	20
	1 537 266	918 149	-7 121	4 544	1 530 145	922 693
Immobilisations financières :						
• Participations	15	0	0	0	15	0
	15	0	0	0	15	0
TOTAL	1 537 281	918 149	-7 121	4 544	1 530 160	922 693
					Position nette :	607 467

5.8.2 Réévaluation de 1963 (base 1959)

Écart de réévaluation	8 557
Total des écarts de réévaluation	616 024

Note 5.9 - Détail du chiffre d'affaires au 31 décembre 2013

	31/12/13	31/12/12
Recettes du trafic (hors Orlyval)	2 249 930	2 193 370
Bande Passante (partage des risques avec le Stif)	4 145	-4 975
Recettes directes RATP	2 254 075	2 188 395
Bonus qualité de service	5 639	3 599
C11 - contribution aux charges d'exploitation	988 387	946 751
C12 - contribution aux charges d'impôts et taxes	110 009	104 889
C13 - contribution à l'écart entre l'indexation des R7 selon modalité C11 et décisions tarifaires	-18 584	33 421
C2 - contribution au financement des investissements	910 655	886 464
C4 - contribution spécifique au financement du matériel roulant	2 134	411
Autres produits du transport	43 702	45 194
Pénalités (offre + validation + incitations)	-8 181	-10 130
1- Produits du transport HT	4 287 836	4 198 994
2- Produits des activités annexes HT	104 263	108 096
3- Pénalités forfaitaires	24 351	21 738
4- Autres prestations de services	173 480	163 348
Chiffre d'affaires	4 589 930	4 492 176

Chiffre d'affaires déterminé conformément aux règles précisées au paragraphe 2.2.1.

Note 5.10 - Recettes voyageurs TTC au 31 décembre 2013 affectées par nature de titre de transport

	Recettes affectées en k€		
	31/12/13	en %	31/12/12
Réseaux RATP : métro, RER et autobus	2 407 425	100 %	2 346 906
• Forfaits Navigo hebdomadaires, mensuels et annuels	1 401 281	58,21 %	1 353 688
• Autres abonnements (police, émeraude, amethyste)	109 546	4,55 %	115 808
• Billets	782 628	32,51 %	770 084
• Forfaits zonaux (titres Mobilis, tickets jeunes + titres Congrès)	35 788	1,49 %	33 792
• Titres non compensés (paris-visite, orlybus, roissybus)	76 569	3,18 %	71 974
• Cartes hebdomadaires, abonnements scolaires subventionnés, pompiers, noctambus	1 613	0,06 %	1 560
RRR TTC accordés sur ventes de titres de transport	-16 612		-15 376
Services de transports et de locations TTC	2 985		6 522
Recettes TTC /abonnements longs (frais de dossier)	10 149		8 620
Recettes Orlyval TTC	27 502		27 237
Recettes voyageurs TTC exercices antérieurs	481		398
ENSEMBLE DES RÉSEAUX	2 431 930		2 374 307

Note 5.11 - Compte de résultat de la protection sociale RATP

	Résultats 2013	Résultats 2012
Risque Maladie		
• Cotisations patronales	224 717	229 555
• Remboursement CSG (ACOSS) et cot. ouv.	119 021	115 876
• Contribution de la CNSA	1 240	1 009
• Prestations en nature	-247 792	-241 210
• Prest. en espèces (ID, maintien du salaire)	-59 588	-55 825
• Prestations de l'espace santé	-10 753	-10 592
• Charges du régime spécial (y c compensation généralisée)	-1 954	-1 650
• Coût de gestion (nets)	-18 302	-19 353
Compensation bilatérale avec la CNAM :		
- Cotisations R S versées	-288 793	-288 336
- Réfaction pour frais de gestion	11 696	12 147
- Remb. prest. en nature RG	247 382	240 556
Résultat net du risque maladie	-23 126	-17 823
Risque Accident du travail		
• Cotisations patronales	29 543	25 701
• Charges du régime spécial (dont cot. au fonds AT)	191	-106
• Prestations en nature et rentes AT	-14 726	-14 172
• Prest. en espèces (maintien du salaire)	-14 361	-13 243
• Coût de gestion (nets)	-3 925	-3 426
Résultat net du risque AT	-3 278	-5 246
Risque chômage		
• Cotisations patronales	6 782	7 599
• Prestations	-7 150	-5 766
• Coût de gestion (nets)	-364	-326
Résultat net du risque chômage	-732	1 507
Risque famille		
• Cotisations patronales	74 906	76 137
• Cotisations forfaitaires stagiaires	0	0
• Prestations légales	-17 262	-16 540
• Autres prestations + maintien du salaire	-108	-84
• Coût de gestion (nets)	-1 166	-1 308
Compensation bilatérale avec la CNAF :	0	0
- Cotisations R S versées	-76 119	-75 796
- Réfaction pour frais de gestion	2 815	2 799
- Remb. prest. légales RG	17 262	16 540
Résultat net du risque famille	328	1 747
Résultat de la protection sociale	-26 808	-19 815

Note 5.12 - Analyse du résultat exceptionnel au 31 décembre 2013

Résultat exceptionnel	-12 344
Travaux de désamiantage	-9 036
Amiante risque maladies professionnelles	-2 046
Résultat sur cessions et réformes d'immobilisations (2)	-14 910
Opérations d'ingénierie financière (1)	2 229
Indemnités reçues des fournisseurs	3 965
Reprise de subventions sur les terrains (1/10 ^e)	8 248
Divers	-794

(1) Cf. tableau n° 21a.

(2) En 2013, 12,2 M€ de mises au rebut ont été constatés sur des ateliers du matériel roulant ferré.

Note 5.13a - État des échéances des créances au 31 décembre 2013

Créances	Montant brut (1)	Degré de liquidité de l'actif	
		Échéances	
		A moins 1 an	À plus 1 an
Créances de l'actif immobilisé :			
- Créances rattachées à des participations	0	0	0
- Autres titres immobilisés	1 650	0	1 650
- Prêts (2) (3)	71 402	9 804	61 598
- Autres (5)	740 302	44 014	696 288
	813 355	53 818	759 537
Créances de l'actif circulant :			
- Créances clients et comptes rattachés	118 138	118 138	0
- Créances État et autres collectivités publiques	341 268	341 268	0
- Autres	110 275	88 909	21 366
	569 681	548 314	21 366
Actif financier :			
- Valeurs mobilières de placement (4)	1 031 641	1 031 641	0
- Disponibilités	172 801	172 801	0
	1 204 442	1 204 442	0
Charges constatées d'avance	68 383	17 655	50 728
Écarts de conversion actif	19 783	2 250	17 533
TOTAL	2 675 644	1 826 479	849 164

(1) Montant brut figurant au bilan avant déduction des provisions pour dépréciation dont le montant total est de 40 152 k€.

(2) Prêts au personnel accordés en cours d'exercice : 3 k€.

Prêts au personnel récupérés en cours d'exercice : 552 k€.

(3) Les prêts accordés par la RATP à son personnel ou à des organismes de construction dans le cadre du 1 % patronal au logement sont assortis de taux d'intérêt bonifiés par rapport aux conditions du marché sur des maturités comparables.

(4) Dont intérêts courus : 1 821 k€.

Dont mise en place de cash collatéraux suite aux opérations de clôture de *leasehold* survenues en 2009 (463 704 k€).

(5) Dans le cadre des opérations de clôture de *leasehold*, tous les intermédiaires financiers n'ont pas libéré leurs en-cours. Les dépôts concernent les opérations de *leasehold* dénouées ou en-cours pour 645 488 k€.

Note 5.13b - État des échéances des dettes au 31 décembre 2013

Dettes financières	Montant brut	Échéances		
		À moins d'un an	Plus d'1 an moins de 5 ans	À plus 5 ans
Dettes financières				
• Prêts de la Région d'Île-de-France (1) (4)	280 698	20 271	83 928	176 499
• Emprunts obligataires (1) (4)				
- sur le marché financier « zone euro »	3 730 000	330 000	650 000	2 750 000
- sur le marché financier international	947 843	100 400	550 280	297 163
- Emprunts « Tick'épargne »	337 135	258 202	78 933	0
• Emprunts et dettes auprès des établissements de crédits				
- Emprunts	54 540	8 446	20 805	25 289
- Banque (soldes créditeurs)	87 277	87 277	0	0
- Chèques postaux	3 684	3 684	0	0
• Emprunts et dettes financières divers (2) (5)	1 646 537	1 234 716	381 468	30 353
• Intérêts courus (3)	133 129	92 166	40 963	0
	7 220 843	2 135 161	1 806 377	3 279 305
Dettes d'exploitation				
• Dettes fournisseurs et comptes rattachés	230 357	230 357	0	0
• Dettes fiscales et sociales	577 763	577 763	0	0
• Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	380 837	380 837	0	0
• Autres dettes	152 012	74 945	77 067	0
	1 340 968	1 263 901	77 067	0
Produits constatés d'avance	73 031	24 683	29 280	19 067
Écarts de conversion passif	19 731	2 188	17 091	452
TOTAL	8 654 573	3 425 934	1 929 816	3 298 824

(1) Emprunts souscrits en cours d'exercice en k€ : 486 401
Emprunts remboursés en cours d'exercice en k€ : 496 509

(2) Dont :
• dépôts et cautionnement reçus : 0
• obligataires : 0
• billets de trésorerie en k€ : 802 362
• billets de trésorerie « Tick'épargne » en k€ : 217 358

(3) Dont en k€ :
• intérêts courus sur prêts IDF : 246
• intérêts courus sur marché financier international : 11 455
• intérêts courus sur emprunts « Tick'épargne » : 9 219
• intérêts courus sur Dépôts *lease* : 54 209
• intérêts courus sur Annexe de remise en garantie : 26

(4) Dont en k€ :
• emprunts à taux fixes : 4 677 843
• emprunts à taux variables : 617 833

(5) Dont emprunts contractés pour financer les sorties de *leasehold* survenues en 2009.

Note 5.13c - Endettement financier net au 31 décembre 2013

	31/12/13	31/12/12
Actif financier (A)	1 352 906	1 412 465
Créances dépôts <i>lease</i> (2013)	150 285	
Valeurs mobilières de placement (1) (3)	566 116	678 365
Placement cash collatéraux	463 704	484 287
Disponibilités (1)	172 801	249 813
Dettes financières (B)	6 591 657	6 626 642
Prêt de la Région Île-de-France (3)	280 698	287 286
Emprunt sur le marché financier (3)	4 677 843	4 677 843
Emprunt Tick'Épargne (3)	337 135	340 655
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	90 961	104 218
Billets de Trésorerie (2)	1 019 720	1 008 740
Collatéraux « Remise en garantie »	185 300	207 900
Endettement financier net (B-A)	5 238 751	5 214 177

(1) Hors actif financiers affectés aux opérations de *lease*; voir détail dans l'annexe 21a.

(2) Voir (2) du tableau 13b.

(3) Hors intérêts courus.

Note 5.14 - Détail des produits à recevoir et des charges à payer au 31 décembre 2013

	31/12/13	31/12/12	
Produits à recevoir	Immobilisations financières	631	805
	Ingénierie financière	54 232	48 060
	Créances clients et comptes rattachés	26 854	33 101
	Créances État et autres collectivités publiques (1)	203 759	238 941
	Autres créances	14 238	17 503
	Valeurs mobilières de placement	1 821	576
	Disponibilités	0	0
	TOTAL	301 535	338 986
Charges à payer	Prêts de la Région d'Île-de-France	246	778
	Emprunts obligataires sur le marché financier français	57 973	62 438
	Emprunts obligataires s/ le marché financier international (2)	11 455	11 648
	Emprunts privés	9 219	9 443
	Ingénierie financière	54 209	48 042
	Emprunts auprès des établissements de crédit et divers	28	14
	Dettes fournisseurs et comptes rattachés	145 445	137 376
	Dettes fiscales et sociales	491 423	450 954
	Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	224 469	241 969
	Autres dettes	26 378	26 802
	TOTAL	1 020 845	989 464

(1) Dont subventions d'investissements appelées et non encore perçues.

(2) En CHF.

Note 5.15 - Autres éléments inclus dans plusieurs postes du bilan au 31 décembre 2013

		Situation au	
		31/12/13	31/12/12
Effets de commerce	Actif :		
	Créances clients et comptes rattachés	0	0
	TOTAL	0	0
	Passif :		
	Dettes fournisseurs et comptes rattachés	0	0
	Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	0	0
TOTAL	0	0	
Éléments relatifs aux entreprises liées (1)	Actif :		
	Immobilisations financières	444 708	446 179
	Créances clients et comptes rattachés	4 981	16 919
	Autres créances	3 354	3 357
	TOTAL	453 043	466 455
	Passif :		
	Dettes financières	1	0
	Dettes fournisseurs et comptes rattachés	18 396	3 936
	Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	15 600	15 600
	Autres dettes	1 803	1 883
TOTAL	35 800	21 419	

(1) Il s'agit de RATP Développement, SQYBUS, Promo Métro, Logis-Transports, SEDP, SADM, Telcité, Ixxi, RATP International, Naxos, Mobicité, STL, Orlyval, FlexCité (77) (91) (93) (94), EM Services, Car Perrier, TP2A.

Note 5.16a - Effectif moyen employé payé par l'entreprise pendant l'année

	31/12/13	31/12/12	Variations	
			en nombre	en %
Effectif moyen employé	42 869	42 886	-17	-0,04 %
Répartition par catégories :				
• Cadres + maîtrises (encadrement)	11 115	11 101	14	0,13 %
• Opérateurs	31 754	31 785	-31	-0,10 %
Répartition par groupes statutaires :				
• Permanents	41 414	41 599	-185	-0,44 %
• Contractuels	1 455	1 287	168	13,05 %

Note 5.16b - Droit individuel de formation

Conformément aux dispositions de la loi n° 2004-391 du 4 mai 2004 relative à la formation professionnelle, l'entreprise accorde à ses salariés un droit individuel d'une durée de 20 heures minimum par année civile cumulable sur une durée maximale de 6 ans et au terme de ce délai et, à défaut de son utilisation, l'ensemble des droits restera plafonné à 120 heures.

Au 31 décembre 2013, les heures acquises au titre du Droit individuel de formation sont au nombre de 4 688 278 heures.

Le volume d'heures n'ayant pas fait l'objet d'une demande par les agents est de 4 070 170 heures.

Note 5.17a - Rémunérations allouées aux membres des organes d'administration et de direction pendant l'exercice 2013 en k€

	2013	2012
Administrateur	11	10
Dirigeants (total des 10 rémunérations les plus élevées)	2 387	2 373

Note 5.17b - Tableau des honoraires en k€

	PricewaterhouseCoopers	EY
Commissariat aux comptes	297	279
Diligences/prestations directement liées	25	25
Total	322	304

Note 5.18 - Tableau des filiales et participations

Situation au 31 décembre 2013	Capital	Capitaux propres autres que le capital	Quote-part du capital détenue par la RATP %	Valeur comptable des titres détenus		Prêts et avances consentis par la RATP et non encore remboursés (1)	Cautions et avals consentis par la RATP	Chiffre d'affaires hors taxes à fin décembre 2013	Résultat prévisionnel à fin décembre 2013	Dividendes encaissés par la RATP en 2013
				Brute	Nette					
1- Filiales										
S.E.D.P. 12, avenue du Val de Fontenay - Le Péripôle II 94120 Fontenay-sous-bois (SIREN 380038687)	459	2 115	100,00	457	457	3 354		8 807	525	555
RATP Développement 54, quai de la Rapée 755999 PARIS Cedex 12 (SIREN 389795006)	347 301	-11 118	100,00	359 499	359 499	0		30 494	2 619	
Logis Transports 158, rue de Bagnolet 75020 PARIS (SIREN 592025811)	40	ND	88,00	33	33	ND		ND	ND	
Promo Métro 35, boulevard Sébastopol 75001 PARIS (SIREN 712029099)	910	3 200	100,00	2 619	2 619	0		23 321	1 060	587
RATP International 54, quai de la Rapée 755999 PARIS Cedex 12 (SIREN 419997044)	59 721	25 883	100,00	59 721	59 721	0		935	-1 204	
Telcité 1, avenue Montaigne 93160 Noisy-le-Grand (SIREN 411759962)	1 525	14 066	100,00	1 524	1 524	0		19 619	3 506	3 234
2- Autres participations										
Autres				400	47					6

(1) Y compris intérêts courus.
ND = données non disponibles.

Note 5.19 - Groupements d'intérêt économique

Situation au 31 décembre 2013	Quote-part participation RATP aux frais de fonctionnement
EURAILTEST 1, boulevard St Martin 75003 PARIS (SIREN 421 526 468)	10 %
COMUTITRES 14, rue Auber 75009 PARIS (SIREN 433 136 066)	61 %

Note 5.20 - Engagements financiers au 31 décembre 2013

Engagements donnés	31/12/13	31/12/12
1- Filiales et participations :		
• Caution au profit de Logis-Transports	1 087	1 189
• Contre garantie au profit de RATP Développement	20 000	0
2- Associations :		
• Caution au profit de l'IAPR	140	140
• Caution au profit des Compagnons du Voyage	0	265
3- Avantages au personnel		
• Prêt au Personnel : caution au profit de la SBE	3 188	5 958
• Personnel : cautions « Constructions individuelles »	225 715	246 975
• Indemnités de départ à la retraite	229 437	238 798
• Indemnités de décès des actifs	13 437	13 093
• Allocations décès des retraités	33 358	35 293
• Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités et ayant droit	183 065	179 737
• Taux garanti du plan épargne entreprise des retraités	14 207	28 395
• Cessation anticipée d'activité	3 013	3 815
4- Opérations financières		
• <i>Cross currency swap</i> adossés à la dette obligataire (a)	947 843	947 843
• <i>Cross currency swap</i> adossés aux dépôts	151 764	
• Opérations d'échange de taux à moyen et long terme (a)	0	200 000
• Opérations de <i>leasehold</i> : sous-locations de trains	271 487	336 212
• Divers engagements donnés	0	0
TOTAL	2 097 741	2 237 712
Engagements reçus		
• <i>Cross currency swap</i> adossé à la dette obligataire (a)	947 843	947 843
• <i>Cross currency swap</i> adossés aux dépôts	151 764	
• Opérations d'échange de taux à moyen et long terme (a)	0	200 000
• Cautions bancaires	214 146	220 432
TOTAL	1 313 753	1 368 275

(a) La RATP a choisi de traiter les *swaps* comme des opérations classiques de prêt et d'emprunt.

Compléments d'informations relatifs aux engagements sociaux :

Le taux d'actualisation retenu pour les avantages au personnel postérieurs à l'emploi est de 3,25 % au 31 décembre 2013. Le taux utilisé au 31 décembre 2012 était de 3 %.

Note 5.21a - Opérations de locations / sous-locations

I - Opérations de *leasehold* américain (en Milliers d'euros)

Impacts sur la trésorerie lors de la signature des contrats (< 2002)

CONTRATS

Produits de location principale	2 994 004
Charges de sous-location	2 818 747
Profits nets RATP	175 257

Ces opérations se déroulant sur une durée variable, les profits dégagés ont en conséquence été étalés en résultat exceptionnel selon la durée du contrat.

Impacts sur le bilan au 31 décembre 2013

	31/12/12	31/12/13
Créances <i>lease</i>	1 002 424	886 095
Dettes <i>lease</i>	1 015 260	896 516
NPV restant à étaler	12 836	10 421
Variation de la NPV = impact résultat 2013		2 415

Impacts sur le résultat 2013 (en Milliers d'Euros)

L'incidence sur le résultat au 31 décembre 2013 est de 2 123 k€ :

	Date de signature des contrats						TOTAL	Rappel 2012
	1997	1998	1999	2000	2001	2002		
Produits de location principale (1)	9 975	17 816		3 082		18 967	49 840	53 956
Intérêts sur les sous-loyers versés (2)	4 959	8 057		2 213		13 613	28 842	33 344
Reprise sur provision (3)	12 839	7 937		11 844		73 901	106 521	139 806
Intérêts prépayés	2 528	1 541				1 288	5 357	6 635
Charges de sous-location (4)	4 133	8 376		6 972		3 359	22 840	41 657
Autres produits <i>lease</i>	8	476		674		102	1 260	2
Autres charges <i>lease</i>	6 688	3 375		5 306		61 995	77 364	0
<i>Early Buyout Option</i>							0	54 359
Frais	42	23	5			459	529	854
Loyers perçus en trop							0	79 659
Provision pour coût final de résiliation (3)	19 142	23 486		4 805		41 393	88 826	55 363
Écart de change							0	0
Intérêts d'emprunts				138			138	132
Autres				292				
RÉSULTAT NET	304	567	-5	884	0	665	2 415	1 719

(1) Lors de la signature des contrats, la totalité des loyers principaux est encaissée. Chaque année, la part de loyer afférente à l'exercice est enregistrée dans le résultat en contrepartie du compte de produits constatés par avance.

(2) Intérêts perçus ou à percevoir sur les sous-loyers versés aux institutions financières (dépôts).

(3) Étalement de la constitution de l'indemnité de résiliation et des loyers excédentaires de façon à étaler linéairement le résultat des contrats sur leur durée.

(4) Sous-loyers payés ou à payer par les institutions financières.

L'ensemble des charges de sous locations, produits de location principale et des intérêts est enregistré en charges et produits exceptionnels. De même, la provision pour coût final de résiliation est comptabilisée en charges exceptionnelles.

II - Opérations de *lease* suédois

Impacts sur la trésorerie lors de la signature des contrats (<2004) (en Milliers d'euros)

Contrats

<i>Swedish lease</i> tranche 1 réalisée en 2002	620
<i>Swedish lease</i> tranche 1 réalisée en 2004	118
<i>Swedish lease</i> tranche 2 réalisée en 2004	1 444
Profits nets RATP	2 182

Impact sur le résultat 2013

	déc 13
Étalement de la NPV	125
Frais	19

Note 5.21b - Engagements de crédit-bail au 31 décembre 2013

Deux contrats de crédit-bail immobilier sont contractés sur la base de taux variables. Ils ont fait l'objet d'une opération de couverture à taux fixe. Les chiffres présentés tiennent compte de cette couverture.

(En Milliers d'euros)

Contrat	Valeur globale	Durée	Valeur résiduelle
Cour de Vincennes	5 336	15	0
Philidor Maraichers	25 308	25	2 373
Terrain Voltaire	5 034	12	0
Bâtiment Voltaire	8 566	12	0

Immobilisations en crédit-bail

Postes du bilan	Coût d'entrée	Dotations aux amortissements		Valeur nette
		de l'exercice (1)	cumulées (1)	
Terrains	5 034			5 034
Constructions	39 210	1 492	18 129	21 081
Installations, matériel et outillage				
Autres immobilisations corporelles	133	22	107	26
Immobilisations en cours				
TOTAL	44 377	1 514	18 236	26 141

(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	516	2 588	515	2 053	1 021	0
Constructions	3 362	31 185	3 370	12 551	21 005	2 373
Installations, matériel et outillage						
Autres immobilisations corporelles	24	116	11	15	0	9
Immobilisations en cours						
TOTAL	3 902	33 889	3 897	14 619	22 026	2 382

6 • COMPTES DISSOCIES OT ET GI

Aux termes de la loi du 3 juin 2010 sur le Grand Paris intégrée par ordonnance au code des transports du 28 octobre 2010, la RATP tient, depuis le 1^{er} janvier 2012, des comptabilités séparées pour ses activités de gestionnaire des infrastructures métro et RER et d'exploitant de services de transport public voyageurs. Des bilans et des comptes de résultat sont ainsi publiés pour chacune de ces activités en annexe des comptes sociaux. Sont précisés ci-après, le périmètre de chacune des activités, les règles d'imputation des postes d'actifs et passifs et de charges et produits, et les principes fondateurs des relations financières entre ces activités.

6.1 Périmètres

6.1.1 GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURES MÉTRO ET RER

La loi relative à l'Organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF) du 8 décembre 2009 reconnaît la RATP en tant que Gestionnaire de l'infrastructure du réseau ferré affecté aux transports publics urbains de voyageurs en Île-de-France, dans la limite des compétences reconnues à Réseaux ferrés de France.

Ainsi, la RATP a principalement la responsabilité :

- De l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure métro et RER, garantissant à tout moment le maintien des conditions de sécurité, d'interopérabilité et de continuité du service public ;
- De la gestion des systèmes de contrôle, de régulation et de sécurité des lignes et des réseaux ferroviaires d'Île-de-France ;
- De l'adaptation des lignes, ouvrages et installations dont elle assure la gestion technique, en prenant en compte les besoins des utilisateurs en favorisant leur interopérabilité.

Pour isoler cette activité, la RATP a créé un département distinct dans l'entreprise : Gestion des infrastructures. Ce département regroupait 1868 salariés au 1^{er} janvier 2012. Il réfère directement au président directeur général.

Les fonctions support utilisées par cette activité ne sont pas comprises dans son périmètre.

6.1.2 EXPLOITANT DE SERVICES DE TRANSPORT PUBLIC VOYAGEURS

Le périmètre de l'activité d'Opérateur de transport public voyageurs est constitué des activités non rattachées légalement au Gestionnaire d'infrastructures.

Cette activité regroupe 18 départements qui réfèrent chacun aux directeurs membres du comité exécutif, chacun en charge de l'un des pôles suivants :

- Opérations de transport et de maintenance ;
- Services, relation clients, espaces ;
- Projets, ingénierie et investissements ;
- Performance économique et financière ;
- Stratégie et coordination ;

- Communication et marque ;
- Gestion et innovation sociale.

Les fonctions support sont intégrées dans le périmètre de cette activité, y compris pour le support apporté au Gestionnaire d'infrastructures qui fait, par conséquent, l'objet de conventions de cessions internes.

Les participations financières dans les filiales sont rattachées également à cette activité.

6.2 Règles d'imputation

Pour l'établissement des bilans comme des comptes de résultats, le principe directeur est celui de l'affectation directe des différents postes ou flux. Lorsque cela n'est pas possible, au motif que ces postes ou flux seraient gérés par l'une ou l'autre des deux activités et à ce titre lui seraient comptablement imputés à l'origine, des conventions de cessions internes entre les deux établissements ont été mises en place conformément à l'usage refacturable à l'autre activité. De telles conventions cadrent notamment le périmètre des cessions, les principes de leur valorisation et de leur facturation.

6.2.1 BILANS

6.2.1.1 Actif immobilisé, subventions d'investissement, réévaluations légales de 1976

Les actifs immobilisés corporels et incorporels sont imputés directement conformément aux périmètres définis pour chacune des deux activités. Les subventions d'investissements, écarts de réévaluation et provisions spéciales de réévaluation ont suivi l'affectation de l'actif auquel ils sont rattachés.

Au 1^{er} janvier 2012, une séparation de l'actif immobilisé entre les deux activités a été réalisée sur la base des règles stipulées dans le décret du 23 mars 2011. Cette séparation a été actée officiellement par la publication d'arrêtés ministériels des 7 novembre 2011, 13 décembre 2011, 5 janvier 2012, pour les biens ayant fait l'objet d'un transfert de propriété entre le Stif, l'État et la RATP. Les biens déjà antérieurement propriété de la RATP ont été répartis suivant les mêmes principes.

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 du matériel roulant voyageurs	X	
Véhicules de maintenance métro et RER		X
Véhicules de maintenance tramway	X	

Les projets d'investissements en cours au 1^{er} janvier 2012 ont également été affectés à l'activité dont ils dépendent.

Les biens non mentionnés dans le décret ont été affectés à l'activité du département mainteneur.

Notons que les projets en cours relatifs à la construction d'extensions du réseau de transport sont portés au sein de l'Epic RATP qui en a la charge par l'activité d'Opérateur de transport public voyageurs, étant donné que le Gestionnaire d'infrastructures n'a pas été doté par les textes législatifs et réglementaires le régissant de la mission de construire de nouveaux réseaux. Ces extensions de réseaux, lorsqu'il s'agit de métro et RER, une fois construites et réceptionnées conformes, sont transférées au patrimoine du Gestionnaire d'infrastructures pour la part des biens qui relève de sa compétence. À la date de clôture des comptes, ces projets représentent un montant de 23 M€ net de subventions d'investissements.

Les immobilisations financières relatives aux participations dans des filiales sont affectées en totalité à l'Opérateur de transport.

6.2.1.2 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.

Le même principe a été retenu pour la constitution des bilans d'ouverture au 1^{er} janvier 2012.

6.2.1.3 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.

6.2.1.4 Capitaux propres et endettement net

Le partage du solde entre endettement net et capitaux propres a été réalisé au 1^{er} janvier 2012 en fonction d'un niveau convenu de ratio « endettement net / capitaux propres » (« gearing ») différent pour le GI et pour l'OT. Ces niveaux ont été arrêtés en cohérence avec des « gearing » visés à long terme et qui soient compatibles avec les valeurs de marché observées pour chacun des deux métiers.

		OT	GI	Epic
Actif net préalablement affecté	A	3,835	3,941	7,776
Soit en %		49 %	51 %	100 %
Endettement net	B	-2,272	-2,815	-5,087
Soit en %		45 %	55 %	100 %
Capitaux propres (1)	C	-1,563	-1,126	-2,689
Soit en %		58 %	42 %	100 %
Équilibre du bilan	A+B+C	0	0	0
Endettement net / Capitaux propres	B/C	1,5	2,5	1,9

(1) Il s'agit des capitaux propres hors subventions d'investissements et réévaluations légales de 1976 déjà affectés simultanément à l'affectation des immobilisations.

6.2.2 COMPTES DE RÉSULTAT

À compter du 1^{er} janvier 2012, chacune des activités comptabilise ses flux dans chacune des deux comptabilités dissociées mises en place et tenues à cet effet dès cette date au sein de l'Epic RATP.

Les principes retenus sont les suivants :

- Imputation directe des charges ou des produits à chaque fois que c'est possible ;
- Lorsqu'une charge ou un produit concerne les deux activités, il est imputé à l'activité principalement concernée, puis une cession interne est opérée sur la base d'une convention ;
- Les recettes des voyageurs sont rattachées en totalité à l'activité Opérateur de transport ;
- Les contributions du Stif sont facturées en totalité au Stif par l'Opérateur de transport conformément au contrat de service valant aussi convention financière conclu avec l'Autorité Organisatrice des transports en Île-de-France. Puis, la part revenant au Gestionnaire d'infrastructures fait l'objet d'une cession interne pour le montant défini au contrat Stif (l'Opérateur de transport a nécessairement recours au Gestionnaire d'infrastructures pour atteindre ses objectifs de performance et remplir ses obligations de service public) ;
- Les charges financières sont comptabilisées ab initio en totalité chez l'Opérateur de transport, puis la part relative au Gestionnaire d'infrastructures fait l'objet d'une cession interne. Le montant refacturé correspond au coût de l'endettement net du Gestionnaire d'infrastructures, en considérant qu'il est proportionnellement identique à celui de l'Opérateur de transport.

6.3 Conventions de cessions internes

La loi du 3 juin 2010 stipule : « Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre chacune des activités est strictement interdite ». Afin de garantir ce principe d'étanchéité, les relations financières entre les deux activités dissociées sont régies depuis 2012 par une soixantaine de conventions retraçant tous les flux.

Au 31 décembre 2013, un complément de rémunération a été attribué au GI pour les trois raisons suivantes :

1- Suite à des transferts d'activités de l'OT vers le GI opérés en 2013, les charges sont désormais imputées directement dans les comptes du GI, la rémunération liée à ces activités a été transférée en cohérence de l'OT vers le GI pour 0,75 M€. Ces transferts sont marginaux;

2- Afin de corriger des erreurs d'estimations dans la répartition de la rémunération initiale entre les deux établissements (taxes, intéressement, services centraux) pour 5,5 M€;

3- Lors de la mise en place de la séparation comptable, de manière transitoire, l'opérateur de transport a conservé le suivi opérationnel des projets en cours au 1^{er} janvier 2012 relatifs à la construction d'extensions du réseau de transport (cf. 6.2.1.1). Les charges d'exploitation de ces opérations ont été maintenues dans le compte de résultat de l'OT qui s'est donc vu octroyer la rémunération du Stif correspondant à son niveau initial de 2012 sur toute la durée du contrat Stif 2012-2015.

Cependant, ces charges au sein de l'OT sont en phase dégressive (fin des projets) et, parallèlement, les charges relatives aux opérations initiées à compter du 1^{er} janvier 2012 sont supportées par le département GI. Aucune rémunération n'a été prévue initialement pour ces charges. Leur évolution est conforme à la maquette du contrat Stif qui prévoyait une relative stabilité annuelle des opérations d'investissements du GI. À compter de 2013, il convient désormais d'affecter au GI la rémunération initiale permettant la couverture des charges d'exploitation liées aux opérations d'extension de réseaux.

Pour ce faire, il est donc acté d'une part, de transférer au GI la rémunération initiale concernant l'ensemble de ces opérations pour 19 M€ et d'autre part, de refacturer les charges d'exploitation liées aux investissements supportées par l'OT pour 16,1 M€ en 2013.

6.3.1 STRUCTURE DES CONVENTIONS

Ces conventions comportent :

- Un volet métier : description des prestations ou des missions confiées à l'autre activité, des objectifs de performance technique et des indicateurs opérationnels associés;
- Des conditions économiques : valorisation de la convention, modalités de facturation, principe de revoyure éventuelle de la convention;
- Des modalités de gestion de la convention : *reporting*, révision de la convention, cas de litiges.

Les conventions couvrent une durée de 5 ans, mais sont revues chaque fin d'année, notamment pour réactualiser l'engagement pour l'année suivante.

6.3.2 TYPOLOGIE DES CONVENTIONS

Les conventions sont de 3 types :

1- Prestations correspondant à la mise à disposition par le Gestionnaire d'infrastructures à l'Opérateur de transport, des installations et des équipements métro et RER dont il a la gestion et qui sont inscrits à son patrimoine.

2- Prestations nécessaires à l'accomplissement des missions propres à chacune des activités et qui ne sont pas réalisées en leur sein (exemples : maintenance et conduite des trains de travaux du Gestionnaire d'infrastructures réalisées par l'Opérateur de transport, maintenance de certaines installations du tramway appartenant à l'Opérateur de transport réalisée par le Gestionnaire d'infrastructures).

3- Prestations de frais de siège comportant la refacturation au Gestionnaire d'infrastructures du coût des locaux tertiaires appartenant à l'Opérateur de transport et des fonctions support qui ont été maintenues dans le périmètre de l'Opérateur de transport (contrôle de gestion et finances, ressources humaines, juridique, etc.).

6.3.3 VALORISATION DES CONVENTIONS

S'agissant de relations au sein d'une même entité juridique, les cessions internes sont pratiquées hors taxes (TVA).

6.3.3.1 Conventions de type 1

La valorisation de ces conventions est inscrite au contrat Stif, l'Opérateur de transport étant dans l'obligation de recourir au Gestionnaire d'infrastructures pour bénéficier des installations et équipements métro et RER. Le chiffrage de la prestation fournie a été déterminé en conformité avec les objectifs financiers visés dans la maquette financière prévisionnelle du Gestionnaire d'infrastructures.

6.3.3.2 Conventions de type 2

La valorisation de ces conventions, en vertu du principe d'interdiction de subventions croisées, est réalisée au coût de revient réel complet sans marge.

En cours d'exercice, ces cessions internes sont abonnées mensuellement sur une base budgétaire; en cas d'écart significatif budget / réel, une correction est apportée dans les comptes semestriels et annuels.

La méthode de valorisation est définie par le département contrôle de gestion finances de la RATP, puis déclinée dans chacun des départements de l'entreprise pour les conventions dont il est signataire en tant que fournisseur. La convention est signée des 2 parties (le département de l'Opérateur de transport concerné et le Gestionnaire d'infrastructures) après accord sur la prestation et les modalités de fixation des prix.

Le coût est constitué :

- Des coûts directs affectés à la prestation;
- Des coûts indirects de l'unité locale et du département auquel elle appartient, exprimés sous la forme d'un taux; ce taux et l'assiette à laquelle il s'applique sont validés chaque année par le département contrôle de gestion finances;

- Des coûts de structure d'entreprise (facturés par le biais des conventions dites « de type 3 »).

6.3.3.3 Conventions de type 3

Le coût des locaux tertiaires comprend :

- Le loyer (pour les locaux loués à des tiers) ou les amortissements (pour les locaux en propriété);
- Les charges immobilières.

Le coût est affecté à chaque activité au prorata des surfaces occupées.

Le coût des fonctions support est affecté selon les départements et unités locales « support » soit directement lorsque le coût est sans équivoque attribuable à l'activité bénéficiaire, soit par l'utilisation d'une clé de répartition entre les deux activités bénéficiaires validée par le département contrôle de gestion finances. L'ensemble des charges nettes de produits du département, y compris coûts des locaux et conventions de type 2, en constitue l'assiette.

6.4 États financiers des activités de l'opérateur et de gestionnaire d'infrastructure

6.4.1 ÉTATS FINANCIERS : BILAN ACTIF

(en milliers d'euros) Actif	Opérateur de transport		Gestionnaire d'infrastructure		Epic	
	31/12/13	31/12/12	31/12/13	31/12/12	31/12/13	31/12/12
Immobilisations incorporelles	310 163	308 670	6 605	6 604	316 767	315 273
• Frais de recherche et développement	179 795	179 752	0	0	179 795	179 752
• Droit au bail	1 252	1 329	0	0	1 252	1 329
• Autres	93 352	101 743	3 867	2 977	97 220	104 720
• En cours	35 764	25 846	2 737	3 627	38 501	29 472
Immobilisations corporelles	6 606 622	6 052 702	6 841 991	6 676 984	13 448 613	12 729 686
• Terrains	323 662	154 319	243 476	252 041	567 139	406 360
• Constructions	952 416	1 047 865	4 643 211	4 513 022	5 595 628	5 560 887
• Installations techniques, matériel et outillage industriel	262 632	259 785	1 231 023	1 233 467	1 493 655	1 493 252
• Matériel de transport	3 114 695	2 675 297	40 913	43 610	3 155 608	2 718 906
• Autres	30 329	31 664	5 277	5 785	35 607	37 449
• En cours, avances et acomptes	1 922 887	1 883 772	678 090	629 059	2 600 977	2 512 831
Immobilisations financières	1 205 827	1 076 644	128	179	1 205 955	1 076 823
• Participations	423 902	423 902	0	0	423 902	423 902
• Créances rattachées à des participations	0	0	0	0	0	0
• Autres titres immobilisés	1 159	898	0	0	1 159	898
• Prêts	71 216	78 079	128	179	71 344	78 258
• Autres	709 550	573 765	0	0	709 550	573 765
Actif immobilisé (I)	8 122 612	7 438 016	6 848 723	6 683 767	14 971 335	14 121 782
Stocks et en-cours	133 633	135 853	24 777	23 199	158 410	159 051
Avances et acomptes versés sur commande	38 558	21 757	0	0	38 558	21 757
Créances	1 394 349	1 589 056	53 063	32 442	1 447 277	1 621 498
• Créances clients et comptes rattachés	110 667	144 134	3 162	3 036	113 830	147 171
• Créances État et autres collectivités publiques	292 538	334 334	48 730	28 043	341 268	362 377
• Autres	105 049	108 164	1 170	1 363	106 085	109 527
• Créances <i>lease</i>	886 095	1 002 424			886 095	1 002 424
Actif financier	1 223 069	1 432 661	84	15	1 204 442	1 413 042
Valeurs mobilières de placement	1 031 641	1 163 229	0	0	1 031 641	1 163 229
Disponibilités (1)	191 428	269 432	84	15	172 801	249 813
Charges constatées d'avance	68 383	77 783	0	0	68 383	77 783
Actif circulant (II)	2 857 991	3 257 110	77 924	55 656	2 917 070	3 293 132
Frais d'émission d'emprunts (III)	7 265	8 324	0	0	7 265	8 324
Primes de remboursement des obligations (IV)	14 533	16 604	0	0	14 533	16 604
Écarts de conversion actif (V)	19 783	19 983	0	0	19 783	19 983
Total général (I + II + III + IV + V)	11 022 185	10 740 037	6 926 647	6 739 422	17 929 987	17 459 825

(1) Selon le niveau d'analyse (par établissement ou bien au niveau Epic), le classement comptable d'une entité bancaire peut-être au niveau de l'actif ou du passif.

6.4.2 ÉTATS FINANCIERS : BILAN PASSIF

(en milliers d'euros) Passif	Opérateur de transport		Gestionnaire d'infrastructure		Epic	
	31/12/13	31/12/12	31/12/13	31/12/12	31/12/13	31/12/12
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition	250 700	250 700			250 700	250 700
Écarts de réévaluation	72 377	68 753	150 422	156 749	222 799	225 502
Dotation en capital	433 367	433 367	0	0	433 367	433 367
Réserves	294 699	294 699	0	0	294 699	294 699
• Réserve provenant de la cession de biens mis à disposition par le Stif et désaffectés (remploi)	184 519	184 519			184 519	184 519
• Réserve provenant de la cession de biens mis à disposition par l'État et désaffectés	136	136			136	136
• Réserve provenant de la cession de biens créés par la Régie et désaffectés (réinvestissement)	52 119	52 119			52 119	52 119
• Réserve générale	57 926	57 926		0	57 926	57 926
GI-OT Transfert des capitaux propres au 01/01/2012	-1 125 661	-1 125 661	1 125 661	1 125 661	0	0
Report à nouveau	1 904 024	1 701 756	83 267	0	1 987 291	1 701 756
Résultat de l'exercice (excédent ou perte)	217 693	202 267	66 563	83 267	284 256	285 534
Provisions réglementées	3 831	4 319	389 392	397 867	393 223	402 186
Capitaux propres hors subventions d'investissements	2 051 031	1 830 201	1 815 305	1 763 544	3 866 336	3 593 746
Subventions d'investissement	2 041 823	1 690 635	2 244 759	2 098 592	4 286 583	3 789 227
Capitaux propres (I)	4 092 855	3 520 837	4 060 064	3 862 136	8 152 919	7 382 973
Provisions pour risques	84 127	93 060	2 238	2 299	86 366	95 359
Provisions pour charges	134 606	137 903	3 662	2 026	138 268	139 929
Provisions pour risques et charges (II)	218 734	230 963	5 900	4 325	224 634	235 288
Dettes financières	4 514 602	4 552 961	2 724 952	2 744 650	7 220 843	7 277 978
• Prêts de la Région d'Île-de-France	280 698	287 286	0	0	280 698	287 286
• Emprunts obligataires	5 014 978	5 018 498	0	0	5 014 978	5 018 498
• GI-OT Transfert de la dette au 01/01/2012	-2 815 000	-2 815 000	2 815 000	2 815 000	0	0
• Emprunts et dettes à des établissements de crédit (soldes créditeurs de banques) (1)	128 837	125 478	35 375	58 678	145 501	164 523
• GI-OT Endettement cessions internes	125 423	129 028	-125 423	-129 028	0	0
• Emprunts et dettes financières divers	1 646 537	1 675 308	0	0	1 646 537	1 675 308
• Intérêts courus non échus	133 129	132 363	0	0	133 129	132 363
Avances et acomptes reçus sur commandes en-cours	1 345	307	0	0	1 345	307
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	212 338	196 883	18 019	14 757	230 357	211 640
Dettes fiscales et sociales	548 422	686 080	29 475	31 577	577 763	717 657
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	292 932	316 486	87 904	81 387	380 837	397 873
Autres dettes	151 679	121 998	333	590	152 012	122 587
Dettes <i>lease</i>	896 516	1 015 260	0		896 516	1 015 260
Produits constatés d'avance	73 031	78 334	0	0	73 031	78 334
Dettes (III)	6 690 865	6 968 310	2 860 683	2 872 961	9 532 703	9 821 637
Écarts de conversion passif (IV)	19 731	19 928	0	0	19 731	19 928
Total général (I + II + III + IV)	11 022 185	10 740 037	6 926 647	6 739 422	17 929 987	17 459 825

(1) Selon le niveau d'analyse (par établissement ou bien au niveau Epic), le classement comptable d'une entité bancaire peut-être au niveau de l'actif ou du passif.

6.4.3 ÉTATS FINANCIERS : COMPTE DE RÉSULTAT AU 31 DÉCEMBRE 2013

Compte de résultat	Opérateur de transport	Gestionnaire d'infrastructure	Neutralisation des opérations inter-établissements	Epic
PRODUITS D'EXPLOITATION	5 051 744	899 800	-925 770	5 025 773
Chiffre d'affaires	4 770 196	745 504	-925 770	4 589 930
• Produits du transport (prestations de service)	4 287 763	0		4 287 763
	183 901	741 869	-925 770	
• Produits des activités annexes	128 614	0		128 614
• Prestations de services autres que les produits de transport	164 796	3 635		168 431
• Ventes de produits résiduels	5 121	0		5 121
Produits divers	219 247	75 694		294 941
• Production stockée	-3 761	350		-3 411
• Production immobilisée	70 636	72 944		143 580
• Reprises sur provisions et transferts de charges	110 730	1 714		112 444
• Subventions d'exploitation	1 004	0		1 004
• Autres produits	40 637	687		41 324
Produits en atténuation des charges d'amortissements	62 301	78 602		140 903
• Reprise sur provisions spéciales de réévaluation	3 103	8 329		11 432
• Quote-part des subventions d'investissement virée au compte de résultat de l'exercice	59 197	70 274		129 471
CHARGES D'EXPLOITATION	4 681 271	702 605	-925 770	4 458 106
Consommations en provenance de tiers	1 627 725	245 091	-925 770	947 046
• Énergie	214 549	1 503		216 051
• Énergie électrique	99 033	704		99 737
• Carburants	99 504	100		99 604
• Chauffage	16 012	699		16 711
• Frais relatifs aux lignes affrétées	27 156			27 156
• Charges de circulation SNCF	19 855			19 855
• Matières et autres charges externes	1 366 165	243 589	-925 770	683 984
• Matières et fournitures diverses	163 526	22 908		186 434
• Autres charges externes	1 202 639	220 681	-925 770	497 550
Impôts, taxes et versements assimilés	166 850	44 281		211 131
Charges de personnel	2 368 917	119 095		2 488 012
• Salaires et traitements	1 652 144	84 467		1 736 611
• Charges sociales	689 964	34 628		724 592
• Résultat des régimes spéciaux	26 808			26 809
Dotations aux amortissements et aux provisions	483 769	293 945		777 714
• Sur immobilisations - dotations aux amortissements	421 535	290 030		711 566
• Sur immobilisations - dotations aux provisions	0	0		0
• Sur actif circulant - dotations aux provisions	7 661	1 265		8 926
• Pour risques et charges - dotations aux provisions	54 573	2 649		57 222
Autres charges	34 010	194		34 204

Compte de résultat	Opérateur de transport	Gestionnaire d'infrastructure	Neutralisation des opérations inter-établissements	Epic
RÉSULTAT D'EXPLOITATION (I)	370 473	197 194		567 667
Produits financiers	208 127	3	-116 621	91 507
• De participation	4 382	0		4 382
• D'autres valeurs mobilières et créances de l'actif immobilisé	59	0		57
• Autres intérêts et produits assimilés	81 438	0		81 438
	116 621	0	-116 621	
• Reprises sur provisions et transferts de charges	373	3		376
• Différences positives de change	4 289	0		4 289
• Produits nets sur ces de valeurs mobilières de placement	964	0		964
Charges financières	315 404	116 624	-116 621	315 404
• Intérêts et charges assimilées	305 775	3		305 775
		116 621	-116 621	
• Dotations aux amortissements et aux provisions	5 758	0		5 758
• Différences négatives de changes	3 871	0		3 871
• Charges nettes sur cessions de valeurs mobilières de placement	0	0		0
Résultat financier (II)	-107 277	-116 621		-223 898
Résultat courant (I + II)	263 196	80 573		343 770
Produits exceptionnels	145 070	1 693		146 762
• Sur opérations de gestion	5 569	8		5 577
• Sur opérations en capital	119 704	565		120 269
• Produit <i>lease</i>	2 123			2 123
• Autres produits exceptionnels	1 014	623		1 636
• Reprises sur provisions et transferts de charges	16 661	497		17 158
Charges exceptionnelles	145 490	13 617		159 106
• Sur opérations de gestion	4 152	215		4 367
• Autres charges exceptionnelles	139 180	13 402		152 582
• Dotations aux amortissements et aux provisions	2 158	0		2 158
Résultat exceptionnel	-420	-11 924		-12 344
Participation des salariés aux résultats	45 082	2 088		47 170
Impôts sur les bénéfices	0	0		0
Total produits	5 404 941	901 496	-1 042 391	5 264 042
Total charges	5 187 247	834 934	-1 042 391	4 979 786
Résultat	217 693	66 563		284 256

7 • ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Néant.

NOTES

NOTES

En pratique

Le rapport d'activité, le rapport RSE et le rapport financier et RSE du groupe RATP sont également disponibles sur le site Internet : www.ratp.fr

GROUPE RATP

Direction de la communication
54, quai de la Rapée
75599 Paris Cedex 12
www.ratp.fr

CONCEPTION GRAPHIQUE ET RÉALISATION



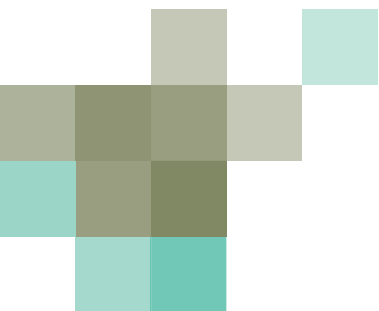
IMPRESSION

Optimisa

Imprimé sur papier Cocoon Offset, papier 100 % recyclé des papeteries Arjowiggins Graphic, certifié FSC (Forest Stewardship Council) ce qui garantit un papier issu de forêts gérées durablement, et PCF (Processed Chlorine Free).

Mai 2014





GROUPE RATP
Direction de la communication
54, quai de la Rapée
75599 Paris Cedex 12
www.ratp.fr