

Rapport financier
et RSE
2016



Attestation des personnes assumant la responsabilité du rapport financier annuel

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

La présidente-directrice générale

Élisabeth Borne

A handwritten signature in white ink, appearing to be 'E. Borne', written over a faint horizontal line.

Le directeur financier

Alain Le Duc

A handwritten signature in white ink, appearing to be 'A. Le Duc', written over a faint horizontal line.

SOMMAIRE



Rapport de gestion du groupe RATP et de l'Epic RATP au 31 décembre 2016

Organigramme du groupe RATP 5

Résultats financiers 6

Reporting RSE 2016 Social, Environnemental, Sociétal 13

Note méthodologique relative au *reporting* extra-financier Exercice 2016 39



Comptes consolidés

Rapport des commissaires aux comptes 69

État du résultat global 70

Bilan consolidé 72

Tableau des flux de trésorerie consolidés 73

Tableau de variation des capitaux propres 74

Notes annexes 75



Rapport de la présidente

Le Conseil d'administration 45

La maîtrise des risques et les fonctions de contrôle interne et d'audit 48

Les procédures internes relatives au contrôle comptable et financier 60

Annexes 62

Rapport des commissaires aux comptes 67



Comptes sociaux

Rapport des commissaires aux comptes 127

Bilan 128

Compte de résultat 129

Annexe aux comptes sociaux 130

Rapport de gestion

Organigramme du groupe RATP p. 5

Résultats financiers p. 6

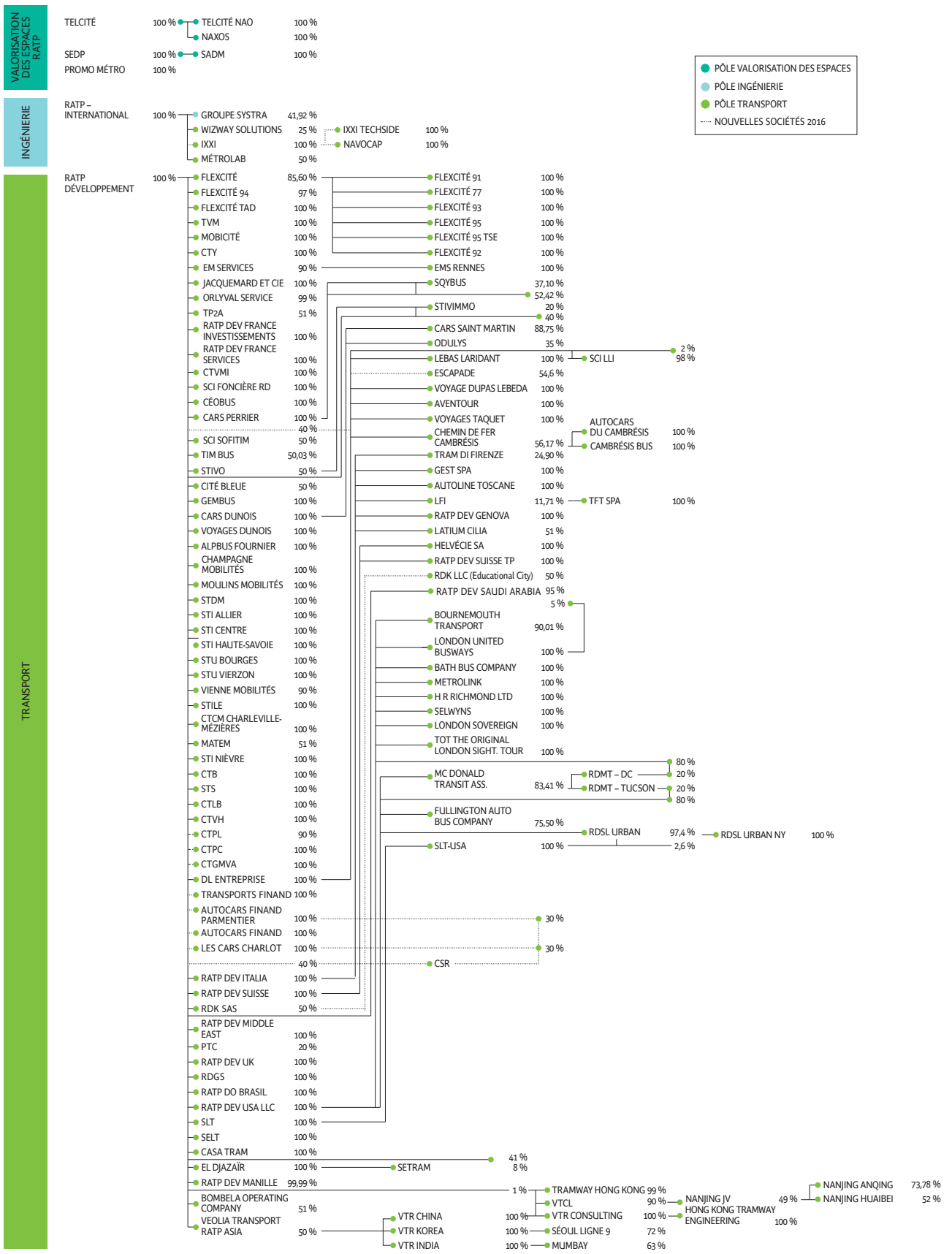
Informations sociales, environnementales et sociétales p. 13

Note méthodologique relative au *reporting* extra-financier p. 39

Rapport de l'un des commissaires au compte p. 41

Organigramme du groupe RATP

31 décembre 2016





Le groupe RATP est un acteur majeur du transport public urbain et périurbain en France, et en particulier en Île-de-France. La maison mère, la Régie autonome des transports parisiens (RATP) est un établissement public à caractère industriel et commercial (Epic) créé par la loi du 21 mars 1948, doté d'une personnalité juridique à laquelle la loi confère le statut de personne morale de droit public et est immatriculée au Registre du commerce et des sociétés de Paris. Son siège social est situé au 54, quai de la Rapée, 75012 Paris. La RATP a notamment pour objet l'exploitation de service public de transport en Île-de-France et a pour mission fixée par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 (loi ORTF relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires) d'être le gestionnaire d'infrastructure de réseaux affectée au transport public urbain de voyageurs.

Résultats financiers

1 Les principales évolutions en 2016

1.1 POUR LE TRANSPORT

LA RATP

(analyse des comptes sociaux de la RATP)

La clarification du statut fiscal de la RATP

La RATP a été avisée par un courrier du ministre des Finances et des Comptes publics en date du 3 mars 2016 qu'en tant qu'établissement public se livrant à des activités lucratives elle doit s'acquitter dans les conditions de droit commun des impôts et taxes de toute nature auxquels seraient assujetties des entreprises privées effectuant les mêmes opérations.

Ce courrier a pour conséquence de soumettre la RATP à l'impôt sur les sociétés, ainsi que les taxes assimilées (taxe d'apprentissage et taxe sur les véhicules des sociétés). La RATP considère également que cette échéance l'a conduit à s'acquitter de la taxe sur les salaires à compter de l'exercice ouvert au 1^{er} janvier 2016.

La direction de la législation fiscale (DLF) a précisé en octobre 2016 les modalités de l'imposition à l'impôt sur les sociétés, en particulier concernant l'établissement du bilan fiscal d'ouverture et les règles d'amortissement des immobilisations.

Préalablement à l'entrée en fiscalité au 1^{er} janvier 2016, la RATP a donc réévalué en franchise d'impôt les actifs et passifs constituant le bilan comptable au 31 décembre 2015 à leur valeur vénale. Celle-ci correspond à la valeur fiscale des biens constitutifs du bilan fiscal d'ouverture. L'écart de réévaluation « fiscale » résultant de la différence entre la valeur réévaluée et la valeur comptable des biens figurant au bilan d'ouverture est suivi de manière extra-comptable. Il génère un « amortissement fiscal utilisé donc pour le seul calcul de l'impôt ».

S'agissant des subventions d'équipement accordées aux entreprises par l'Union européenne, l'État, les collectivités publiques ou tout autre organisme public et affectées à la création ou l'acquisition d'immobilisations, l'article 42 septies du Code général des impôts (CGI) prévoit que l'imposition de ces subventions peut être opérée au

fur et à mesure des amortissements pour la fraction de la subvention affectée à des immobilisations amortissables, et sur une période de dix ans pour la fraction de la subvention affectée à des immobilisations non amortissables. La RATP n'étant pas assujettie à l'impôt sur les sociétés au moment de l'attribution des subventions acquises avant le 1^{er} janvier 2016, elle n'était pas en mesure d'opter pour le régime optionnel de l'article 42 septies du CGI. Par conséquent, sur le plan fiscal, la DLF considère que les subventions acquises à la RATP avant le 1^{er} janvier 2016 se rattachent à des exercices antérieurs à l'entrée en fiscalité et ne sont donc pas imposables.

La charge d'IS se trouve ainsi ramenée à zéro sur la durée du contrat. La RATP et le Stif ont finalisé leurs discussions afin de signer un avenant tenant compte de la clarification fiscale (IS et taxe sur les salaires).

Du point de vue consolidé, le bilan fiscal d'ouverture génère des impôts différés actif sur une longue période, reconnus à hauteur de 537 millions d'euros en capitaux propres d'ouverture. L'actualisation de la créance sur 2016 génère une charge nette d'impôt de 22 millions d'euros.

La situation financière de la RATP

Le chiffre d'affaires de la RATP est en diminution de -1,7 % par rapport à 2015, compte tenu notamment du débasage de -100 millions d'euros suite à la signature du contrat Stif RATP 2016-2020. L'accroissement de l'offre de service représente +10 millions d'euros, soit +0,2 %. L'indice d'actualisation de la rémunération de la RATP (indice Stif) est nul.

Outre le débasage et sous l'effet de la taxe sur les salaires, de la taxe d'apprentissage et du CICE, l'EBE est en baisse de -118 millions d'euros.

De même le résultat d'exploitation diminue de -144 millions d'euros compte tenu principalement, outre l'EBE, de la variation des dotations nettes aux provisions et des amortissements (-40 millions d'euros).

Le résultat net récurrent s'élève à 134 millions d'euros, contre 347 millions d'euros en 2015, soit une baisse de -213 millions d'euros.

Bien qu'il bénéficie d'une baisse des frais financiers (+9 millions d'euros), compte tenu de la baisse des taux long terme et de l'encours moyen de la dette nette, en sens inverse il est impacté par les amortissements dérogatoires (-63 millions d'euros), ainsi que par la variation à la baisse des dotations nettes aux provisions et des amortissements (-40 millions d'euros).

Compte tenu des facteurs non récurrents 2016 (indemnités fournisseurs -8 millions d'euros) et ceux de 2015 (apport partiel d'actif Logis-Transports pour +31 millions d'euros, cession Voltaire pour +9 millions d'euros, cession Nogent pour +12 millions d'euros, reversement exceptionnel au Stif pour clôture du contrat 2012-2015 (-40 millions d'euros), supplément d'intéressement au titre de 2015 (-10 millions d'euros, y compris forfait social), le résultat net 2016 atteint 141 millions d'euros et baisse de -214 millions d'euros.

La capacité d'autofinancement récurrente s'élève à 867 millions d'euros en 2016 contre 968 millions d'euros en 2015, soit une baisse de -100 millions d'euros. Compte tenu des facteurs non récurrents en 2015 et 2016 (indemnités fournisseurs, reversement au Stif, supplément d'intéressement), elle atteint 875 millions d'euros en 2016, contre 924 millions d'euros en 2015, soit une baisse de -49 millions d'euros.

LES AUTRES ÉVOLUTIONS EN FRANCE

Le niveau d'activité est en progression par rapport à 2015 grâce aux éléments suivants :

- l'effet année pleine de l'acquisition en août 2015 du groupe Dupas Lebeda, exerçant une activité interurbaine, scolaire et touristique dans les Hauts-de-France;
- l'exploitation du réseau de transport de Laon (Hauts-de-France, contrat d'une durée de sept ans);
- l'acquisition du groupe Finand à fin septembre 2016, venant compléter les réseaux du Groupe dans les Hauts-de-France;
- le contrat de maintenance sur les escaliers mécaniques du métro de Toulouse (Tisséo);
- l'exploitation du réseau Movéo (Pays de Champagne) pour une durée de huit ans;
- l'exploitation de la ligne de bus express entre Paris et l'aéroport de Châlons - Vatry, premier aéroport de la région Champagne-Ardenne;
- on relève par ailleurs le renouvellement du Groupe sur le transport de personnes à mobilité réduite du Val-d'Oise, ainsi que la confiance renouvelée par l'agglomération de La Roche-sur-Yon. À l'inverse, le transport de personnes à mobilité réduite du Val-de-Marne ne sera pas renouvelé à son échéance du premier trimestre 2017 dans un contexte de tension sur les finances amenant encore certaines collectivités territoriales à diminuer l'offre de service;
- l'activité *City Sightseeing* française est impactée, tout comme à Londres, par la baisse de la fréquentation touristique suite aux attentats de novembre 2015 et une météo défavorable en début de saison;
- pour Ixxi, l'acquisition en juillet 2016 de Navocap, basée près de Toulouse, deuxième fournisseur français spécialisé dans les systèmes d'aide à l'exploitation et d'informations voyageurs, Ixxi a complété son offre de produits et amorcé sa présence sur le marché mexicain en acquérant Setim, assurant notamment des missions de conseil en solutions ITS (*Intelligent transport systems*), cette seconde opération réalisée en fin d'année n'a pas d'impact dans les comptes (l'intégration est effective à compter du 1^{er} janvier 2017).

LES AUTRES ÉVOLUTIONS À L'INTERNATIONAL

Une période consacrée au renforcement des positions acquises et marquée par l'évolution défavorable des devises :

- aux États-Unis, le tramway de Washington DC a été inauguré le 27 février 2016. Le Groupe exploitera le réseau de huit stations pour cinq ans;
- en Italie, l'adjudication du contrat de Toscane attribuée à Ratp Dev en mars 2016 a été annulée par le tribunal administratif de Toscane en octobre dernier pour non-conformité des offres financières des deux candidats. En attendant l'issue des nouveaux recours déposés par Mobit (exploitant sortant) et RATP Dev, les coûts de transition engagés et capitalisés ont été provisionnés. La région a repris le processus d'attribution en demandant aux deux candidats la remise d'offres financières conformes le 28 février 2017;
- en Angleterre, le chiffre d'affaires est négativement impacté par l'effet de conversion, amplifié à la suite du Brexit. Cependant, le Brexit n'a pas d'autre impact à court terme sur les activités de RATP Dev, qui sont très largement « autoportées ». Metrolink n'a pas été renouvelé par TfGM, l'autorité organisatrice de Manchester, la fin du contrat d'exploitation des réseaux de tramways est prévue pour juillet 2017;
- du point de vue commercial, l'année 2016 est particulièrement dense sur les modes bus, tramway et métro, avec des appels d'offres structurants, comme le renouvellement et extensions du tramway de Casablanca, l'appel d'offres portant sur la mise en service et l'exploitation du futur réseau de Métro de Riyad, ainsi que celui de Doha, complété du réseau Tramway de Lusail au Qatar. En France, Ratp Dev soumissionne notamment au réseau de l'agglomération de Caen la Mer. Enfin, RATP Dev exploite à compter de 2017 le réseau Kicéo de l'agglomération de Vannes.

1.2 POUR L'INGÉNIERIE

Le groupe Systra affiche un niveau d'activité à 612 millions d'euros, en baisse de -1,90 % par rapport à 2015, principalement en lien avec la décroissance attendue des activités TGV en France. La baisse d'activité est atténuée par les opérations de croissance externe menées en Suède, en Australie et au Royaume-Uni.

Les entrées en portefeuille d'affaires sont moins dynamiques, en lien avec un environnement économique instable en lien parfois direct avec les difficultés rencontrées, notamment sur le premier semestre par un certain nombre de pays pétroliers qui ont conduit à des reports ou annulations de consultations. Elles affichent toutefois 541 millions d'euros d'entrées 2016, contre 609 millions d'euros en 2015.

On note à ce titre des entrées de commandes pour le tramway de Dubai, le TER de Dakar, la ligne 3 du métro de Mumbai, la signature d'un avenant pour la phase 4 du métro « Expo-Route 2020 » de Dubai et, en France, des commandes complémentaires concernant le contournement Nîmes - Montpellier (CNM). Le carnet de commandes de Systra représente 925 millions d'euros à fin 2016.

La contribution de Systra au résultat du Groupe est de 11,4 millions d'euros (contre 14,3 millions d'euros en 2015). Les objectifs ont été tenus malgré un contexte difficile en 2016 (prix du pétrole faible, change défavorable, tension et incertitude économique mondiale).

1.3 POUR LA VALORISATION DES ESPACES

L'activité du pôle est en progression. Malgré le contexte économique défavorable, les revenus des filiales à activité immobilière ainsi que celles de télécommunication enregistrent une légère croissance.

2 Les résultats consolidés à fin 2016

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

- le chiffre d'affaires est en retrait de -2 % par rapport à 2015, dont -2,1 % sur la RATP et -1,5 % sur les filiales;
- le résultat opérationnel, d'un montant de 382 millions d'euros, est en retrait de -247 millions d'euros par rapport à 2015. L'année 2015 a enregistré deux opérations constatant une réévaluation d'actifs sans entrée de ressources financières pour le Groupe. En 2015, le Groupe a ainsi enregistré des opérations non récurrentes d'un montant global de 38,6 millions d'euros. En 2016, le montant des opérations non récurrentes ne représente que 7,6 millions d'euros. Hors ces éléments dits « non récurrents », le résultat opérationnel est en retrait de -216,8 millions d'euros, principalement en lien avec l'entrée en vigueur du nouveau contrat liant la RATP et le Stif, et la normalisation fiscale concomitante;
- le résultat net part du Groupe, d'un montant de 171 millions d'euros, est en retrait de -266 millions d'euros par rapport à 2015; cette évolution est principalement liée aux éléments précités et la charge d'IS reconnue au niveau de la RATP;
- les capitaux propres augmentent de 630,2 millions d'euros par rapport à 2015, en lien avec les résultats de la période minorés des écarts actuariels et de conversion et la majoration consécutive de la reconnaissance de l'IDA lié au bilan fiscal d'ouverture;
- et l'endettement net, en hausse de +161 millions d'euros par rapport à 2015.

Les investissements bruts (avant subventions) du Groupe s'élèvent à 1 851 millions d'euros et se maintiennent à un niveau élevé. Plus de 60 % de l'enveloppe ont été consacrés au programme d'entretien et de modernisation du réseau et des matériels roulants. Le reste de l'enveloppe a été consacré à l'accroissement de la capacité de transport.

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

2.1 CHIFFRE D'AFFAIRES CONSOLIDÉ

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2016	Variation	en %
TRANSPORT	5 508,4	5 399,1	-109,2	-2,0
RATP (a)	4 392,0	4 301,5	-90,5	-2,1
RATP Développement, RATPI et Ixxi	1 116,4	1 097,7	-18,7	-1,7
VALORISATION DES ESPACES	47,9	48,6	0,7	1,4
RATP (a) : mandat de gestion Promo	21,4	20,5	-0,9	-4,3
Promo Métro	0,1	0,2	0,0	35,4
Télécommunications	25,0	25,9	0,9	3,8
Immobilier	1,4	2,0	0,6	38,6
Groupe RATP (b)	5 556,3	5 447,8	-108,6	-2,0
Contribution des filiales (b - a)	1 142,8	1 125,8	-18,0	-1,6
Contribution des filiales en %	20,6	20,7		

Le chiffre d'affaires du Groupe marque un repli de 108,6 millions d'euros (soit -2 %), qui est celui de la RATP. Le retrait d'activité de la maison mère est en lien avec l'entrée en vigueur du nouveau contrat avec le Stif et l'actualisation légèrement négative des contributions du Stif.

La période est marquée par une évolution globale des devises défavorable de -64 millions d'euros. Elle se trouve représenter l'exacte contre-valeur à l'effet favorable enregistré en 2015. Elle masque, la croissance réelle des filiales hors effet de conversion de +46,7 millions d'euros.

La croissance s'appuie tout d'abord sur l'effet des activités acquises. Parmi les plus significatives, on citera, en France, les effets années pleine de l'acquisition de 100 % des titres de l'activité touristique de l'Open Tour Paris et du groupe Dupas Lebeda, et pour 2016 celles du groupe Finand et de Navocap.

La croissance du chiffre d'affaires des filiales transport s'appuie également sur les opérations exploitées depuis le 1^{er} janvier 2016 (Épernay, Laon, la ligne de bus express entre Paris et l'aéroport de Châlons - Vatry et le contrat de maintenance sur les escaliers mécaniques du métro de Toulouse).

Les contrats en portefeuille en particulier à l'étranger apportent également un bon relais de croissance, notamment aux États-Unis et en Algérie.

Les sociétés du pôle valorisation enregistrent une légère croissance de leur chiffre d'affaires.

2.2 RÉSULTAT OPÉRATIONNEL (EBIT)

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2016	Variation
TRANSPORT	613,6	368,0	-245,6
RATP (a)	549,7	347,3	-202,4
RATP Développement, RATPI et Ixxi	63,9	20,8	-43,2
INGÉNIERIE (groupe Systra)	6,0	4,7	-1,2
VALORISATION DES ESPACES	9,4	9,3	-0,1
Promo Métro	1,2	1,3	0,1
Télécommunications	7,8	7,5	-0,3
Immobilier	0,4	0,5	0,1
Groupe RATP (b)	629,0	382,1	-246,9
Contribution des filiales (b - a)	79,3	34,8	-44,5

Le résultat opérationnel présente une baisse de -246,9 millions d'euros, décomposée pour -202,4 millions d'euros sur la RATP et -44,5 millions d'euros sur les filiales. Pour la RATP, la variation est en lien avec le nouveau cadre contractuel (rebasage des contributions et imposition à la taxe sur les salaires de la RATP). La variation résiduelle sur la RATP est le résultat de l'évolution défavorable des charges calculées (retraitement IFRS des avantages au personnel).

Concernant les filiales transport, la variation de la rentabilité opérationnelle s'analyse hors l'effet technique constaté en 2015 lors de la prise de contrôle de l'Open Tour Paris à hauteur de 39,4 millions d'euros. Celle-ci est en retrait par rapport à 2015 avec des situations contrastées selon les zones géographiques.

Pour le transport, on constate ainsi la bonne tenue générale des activités françaises et la progression de la profitabilité des contrats au Royaume-Uni et aux États-Unis. Toutefois, l'intensification et la complexification des réponses à appel d'offres ainsi que les conséquences de la baisse de fréquentation touristique et des conditions climatiques défavorables pèsent sur la rentabilité opérationnelle :

- les coûts Toscane, et les offres Metrolink, Doha, Riyad, Caen et Casablanca se sont succédé sur un calendrier rapproché sur 2016;
- les coûts de transition Toscane capitalisés sont provisionnés à fin 2016;
- l'activité *Sightseeing* subit à la fois la baisse du tourisme étranger à Londres et à Paris, et une concurrence accrue. Elle se combine notamment à Paris avec une météo défavorable et l'effet de l'Euro 2016.

Systra est intégrée par mise en équivalence, c'est donc le résultat net contributif qui reflète en 2016 un retrait de la contribution.

Malgré le contexte économique et les périodes de travaux qui perturbent l'activité de commercialisation des espaces du réseau ferré de la RATP, la rentabilité de Promo Métro et des télécoms est assez stable.

2.3 RÉSULTAT NET CONSOLIDÉ PART DU GROUPE

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2016	Variation
TRANSPORT	424,7	159,6	-265,1
RATP (a)	378,8	163,2	-215,6
RATP Développement, RATPI et Ixxi	45,9	-3,6	-49,5
INGÉNIERIE (groupe Systra)	6,0	4,7	-1,2
VALORISATION DES ESPACES	6,6	6,7	0,1
Promo Métro	0,8	1,0	0,1
Télécommunications	5,4	5,3	-0,1
Immobilier	0,3	0,4	0,1
Groupe RATP (b)	437,3	171,0	-266,2
Contribution des filiales (b - a)	58,5	7,8	-50,7

Le résultat consolidé part du Groupe s'établit à 171 millions d'euros à fin 2016, contre 437,3 millions d'euros en 2015, soit une baisse de 266,2 millions d'euros. Les éléments non récurrents ainsi que conjoncturels influencent fortement le résultat comme suit :

	2015	2016
RNPG TOTAL	437,3 M€	171,0 M€
Dont facteurs non récurrents	+38,6	+7,6
Dont variation des provisions IFRS	+43,8	-20,7
RNPG hors IFRS récurrent	354,9 M€	184,1 M€

La contribution de la RATP est en baisse entre 2016 et 2015 de -257 millions d'euros, en lien avec l'application du nouveau contrat Stif comprenant la normalisation fiscale de la RATP.

La contribution des filiales est de 9,5 millions d'euros à fin 2016, soit une baisse de -48,9 millions d'euros. Hors les opérations de plus-values précitées, la contribution des filiales est en retrait de -13,0 millions d'euros à fin 2016. Cette évolution est portée pour -11,8 millions d'euros sur le pôle transport et -1,2 million d'euros sur l'ingénierie.

Les données contributives tiennent compte de l'annulation d'un abandon de créances de RATP à RATPI pour un montant de 6 millions d'euros en lien avec le programme de recherche de Metrolab.

2.4 CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

L'évolution des capitaux propres consolidés part du Groupe entre fin 2016 et fin 2015 s'analyse comme suit :

En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2016	Variation
TRANSPORT	3 601,2	4 233,0	631,8
RATP (a)	3 534,7	4 184,2	649,6
RATP Développement, RATPI et Ixxi	66,5	48,8	-17,8
INGÉNIERIE (groupe Systra)	45,7	44,1	-1,6
VALORISATION DES ESPACES	27,9	27,9	0,0
Promo Métro	0,8	0,9	0,1
Télécommunications	24,7	24,5	-0,1
Immobilier	2,3	2,4	0,1
Groupe RATP (b)	3 674,7	4 305,0	630,2
Contribution des filiales (b - a)	140,1	120,7	-19,4

Le montant total des capitaux propres consolidés passe de 3 674,7 millions d'euros à 4 305 millions d'euros, soit une augmentation de 630,2 millions d'euros, qui recouvre une augmentation de +649,6 millions d'euros pour la RATP, et une baisse de -19,4 millions d'euros pour les filiales.

Les capitaux propres de la RATP enregistrent principalement :

- le résultat annuel;
- la diminution du taux d'actualisation sur les avantages au personnel;
- la contrepartie à la reconnaissance de l'IDA de 537 millions d'euros reconnu à la suite des économies d'impôts générés par le bilan fiscal d'ouverture.

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

- diminution de 10 millions d'euros sur le pôle transport, due principalement à l'écart de conversion sur les actifs britanniques;
- le groupe Systra baisse de -1,6 million d'euros;
- les filiales de valorisation, après la distribution des dividendes, restent stables.

2.5 L'ENDETTEMENT NET CONSOLIDÉ

L'évolution de l'endettement net consolidé entre 2016 et 2015 se présente comme suit :

	En millions d'euros	31/12/2015	31/12/2016	Variation
				12/2016 – 12/2015
Endettement net social		5 181,9	5 383,0	201,1
Crédit-bail RATP et divers		- 1,1	- 17,4	- 16,3
Impact IAS 39		- 59,1	- 59,8	- 0,7
Endettement net Epic RATP (y compris crédit-bail)		5 121,7	5 305,8	184,1
Endettement net des filiales du transport		185,3	164,6	- 20,7
<i>Endettement net transport</i>		<i>5 307,0</i>	<i>5 470,3</i>	<i>163,4</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>- 28,8</i>	<i>- 31,3</i>	<i>- 2,5</i>
ENDETTEMENT NET CONSOLIDÉ GROUPE RATP		5 278,2	5 439,1	160,9
Endettement net des filiales		156,5	133,2	- 23,2

L'endettement net consolidé augmente de 160,9 millions d'euros entre le 31 décembre 2015 et le 31 décembre 2016. Cette augmentation provient de la RATP.

2.6 LES INVESTISSEMENTS

Les investissements du groupe RATP s'élèvent à 1 851 millions d'euros (hors acquisitions).

La contribution de la RATP s'élève à 1 784 millions d'euros dont :

- 743 millions d'euros pour l'accroissement de la capacité de transport (pour 494 millions d'euros en 2015);
- 1 042 millions d'euros pour les dépenses de modernisation et d'entretien (pour 1 337 millions d'euros en 2015).

En matière d'accroissement de la capacité de transport, le volume d'investissements atteint 743 millions d'euros. On relève :

- 535 millions d'euros d'investissements pour les opérations d'infrastructures du contrat de plan État-Région, soit +49 % par rapport à 2015. L'année 2016 traduit le bon avancement des projets lancés, en particulier ceux des prolongements des lignes 14 à Mairie de Saint-Ouen et 11 à Rosny – Bois-Perrier, qui représentent deux tiers des dépenses de ce schéma directeur;
- 208 millions d'euros d'investissements pour les matériels roulants liés aux opérations d'accroissement de capacité de transport : poursuite du programme d'acquisition de 10 MI09 au titre du renfort d'offre de la ligne A du RER, livraison des MF01 et montée en charge du projet d'achat de MP14 dans la perspective du prolongement de la ligne à Mairie de Saint-Ouen.

1 042 millions d'euros d'investissements de modernisation et d'entretien des infrastructures et des matériels roulants (hors matériel roulant lié à des opérations d'augmentation de l'offre) :

- 743 millions d'euros de dépenses liées à la modernisation et l'entretien, soit un niveau record pour la seconde année consécutive, avec un poids marqué des investissements dédiés aux systèmes de transports;
- 299 millions d'euros de dépenses liées aux matériels roulants, en nette baisse par rapport à 2015 du fait de l'achèvement des programmes d'acquisitions des nouveaux matériels ferroviaires (MI09 ligne A et MF01 ligne 9).

3 Les perspectives

Dans une activité assez stable, le Groupe poursuivra ses plans d'action et de productivité afin d'améliorer sa performance économique et consolidera ses activités récemment intégrées. La suite donnée à la seconde consultation sur le dossier Toscane sera importante sur la croissance à court terme de RATP Dev. La RATP poursuivra son programme d'investissements ambitieux (2016-2020), et la dette du Groupe, après une augmentation anticipée sur la première année du contrat 2016-2020, se stabilisera en 2017.

4 La gestion des risques

4.1 OBJECTIFS ET POLITIQUE DE L'ENTREPRISE EN MATIÈRE DE GESTION DES RISQUES FINANCIERS

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

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

La RATP dispose d'un programme de billets de trésorerie de 2 500 millions d'euros pour gérer son risque de liquidité et de trésorerie. Elle se constitue un encours de placements liquides au quotidien en respectant les contraintes liées aux normes IFRS7 de *cash equivalent*.

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

4.2 POLITIQUE DE L'ENTREPRISE SUR LA MAÎTRISE DES RISQUES ET SUR LE DISPOSITIF DE CONTRÔLE INTERNE

Le rapport de la présidente sur les conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil d'administration et sur les procédures de contrôle interne expose, dans sa partie I, les principes de gouvernance en place au sein de la RATP. Les dispositifs de management des risques et de contrôle interne sont présentés dans la partie II du rapport.

5 Autres

5.1 TABLEAU DES RÉSULTATS CONSOLIDÉS DEPUIS 2012

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

5.2 DÉCOMPOSITION DU SOLDE DES DETTES À L'ÉGARD DES FOURNISSEURS PAR DATE D'ÉCHÉANCE

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

En milliers d'euros	2015	2016
Factures échues	16 734	22 440
< 30 jours	9 429	11 593
de 31 à 60 jours	1 695	2 649
> 60 jours	5 610	8 198
Factures non échues	222 781	281 593
< 30 jours	147 620	179 444
de 31 à 60 jours	63 083	90 682
> 60 jours	12 078	11 467

Informations sociales, environnementales et sociétales

Note préliminaire

Pour son quatrième exercice, le groupe RATP a fait évoluer son périmètre de *reporting* RSE.

Les informations quantitatives du périmètre de consolidation portent sur la maison mère et sur 25 filiales de RATP Dev implantées en France, en Europe ou ailleurs dans le monde, et représentatives du cœur de métier du Groupe. Le Groupe a décidé d'intégrer les deux structures juridiques de l'Open Tour Paris, la holding et la filiale de *sightseeing* qui propose des circuits touristiques dans la capitale française. Metrolink RATP Dev Ltd, filiale en charge de l'exploitation du tramway de Manchester jusqu'en juillet 2017, a été sortie du périmètre. Les variations observées sur les indicateurs par rapport aux exercices précédents résultent pour l'essentiel des variations de ce périmètre.

Le périmètre permet de couvrir 93,6 % du chiffre d'affaires consolidé au 31 décembre 2016.

Les informations qualitatives couvrent 55 filiales de RATP Dev ainsi que les filiales Ixxi (systèmes de transport intelligents), Promo Métro (commercialisation et gestion des espaces de transport), Telcité (gestion de la fibre optique) et la SEDP (gestion immobilière et développement patrimonial)⁽¹⁾.

Politique RSE du groupe RATP

Le transport public est un levier incontournable pour faire face aux enjeux sociétaux et environnementaux croissants dans les villes du monde. Le groupe RATP s'engage au quotidien pour apporter une réponse exemplaire à ces enjeux et pour continuer à renforcer sa contribution économique, sociale et environnementale aux territoires qu'il dessert.

La RATP est reconnue depuis longtemps comme un acteur de la ville, avec un rôle social et un ancrage territorial particuliers, notamment en Île-de-France. De par son activité de transport public, levier naturel de performance environnementale, elle a donc une forte légitimité dans la mise en œuvre de la ville durable de demain, en lien avec les autres acteurs des politiques urbaines.

L'expertise acquise par l'entreprise en fait un acteur essentiel de la ville qui veut continuer à nourrir une relation étroite avec les acteurs locaux au service des politiques urbaines. Elle s'inscrit résolument dans une démarche de développement et de mobilité durables.

(1) Se reporter à la note méthodologique pour plus de détails.

LA DÉMARCHE

Le groupe RATP s'engage à faire de la RSE un axe de performance. La nouvelle politique RSE du Groupe s'appuie sur une démarche pragmatique, fondée sur l'exemplarité des pratiques professionnelles au quotidien. À ce titre, un faisceau d'actions est en cours de déploiement :

- un travail pédagogique et une communication dédiée, en particulier à travers la création de Trophées RSE pour instaurer une émulation positive et favoriser le partage et la valorisation des bonnes pratiques;
- deux instances pour coordonner et piloter la démarche en transversal :
 - le Cersec (Comité éthique, RSE et conformité) créé au 1^{er} janvier 2017. L'objectif du comité est de développer une culture éthique et de conformité au sein du Groupe et d'évaluer les programmes de conformité, de prévention du risque de corruption ainsi que les programmes d'actions RSE mis en place par les départements et les filiales du Groupe. Il se réunit quatre fois par an sous la présidence de la présidente-directrice générale et il présente un compte-rendu annuel d'activités au comité d'audit du conseil d'administration et au club RSE ;
 - le club RSE lancé en novembre 2016. L'objectif du club est de construire un programme d'actions afin de diffuser une culture RSE au sein du Groupe via un réseau de référents.

Depuis 2016, la politique RSE est pilotée par le département Stratégie, innovation et développement durable de la maison mère.

LES ENGAGEMENTS

Le groupe RATP réaffirme son ambition dans le développement de villes plus durables au travers de trois engagements forts :

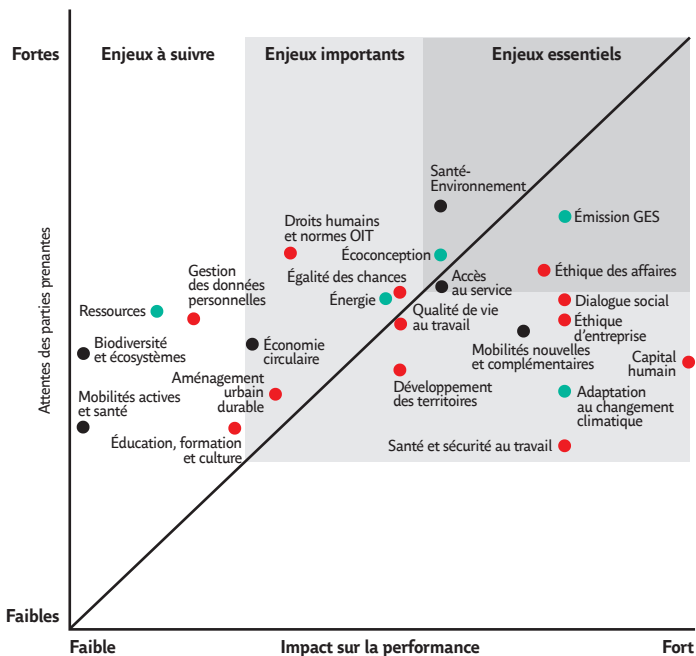
- **être un acteur majeur de la mobilité durable et de la ville durable** : en construisant une offre de mobilité connectée et accessible pour tous, en développant une politique immobilière alliant modernisation des outils industriels et intégration dans des programmes urbains mixtes et en contribuant à un modèle de développement plus vertueux en matière de santé publique;
- **réduire son empreinte environnementale** : en réduisant ses émissions, en limitant ses consommations, en améliorant encore la performance énergétique de son système de transport et de ses gares, en développant des démarches d'écoconception et en s'intégrant à un modèle d'économie circulaire;
- **affirmer sa responsabilité sociale et sociétale** : en contribuant à la vitalité économique et à la solidarité dans les territoires, en favorisant l'accès à l'emploi et en soutenant au travers de la Fondation du Groupe des projets locaux d'insertion, d'éducation et de culture.

Il consolide ainsi son rôle d'acteur essentiel des politiques urbaines tout en cultivant les valeurs de performance et de différenciation, importantes pour son développement.

L'ANALYSE DE MATÉRIALITÉ

Une analyse de matérialité a été menée au second semestre 2016 afin de prioriser les enjeux de la nouvelle démarche RSE. Quarante enjeux ont été évalués par des représentants du Groupe et ses parties prenantes (État actionnaire, salariés, clients, autorités organisatrices de transports, fournisseurs et sous-traitants, associations, etc.).

Cinq enjeux ont été identifiés comme étant essentiels, à la fois pour les parties prenantes et pour la performance du Groupe : les impacts des activités du Groupe sur l'environnement et la santé, les émissions de gaz à effet de serre, l'accès au service pour tous les publics, l'éco-conception à l'échelle du Groupe et l'éthique des affaires (voir ci-dessous).



L'ADHÉSION AU PACTE MONDIAL DES NATIONS UNIES

Les engagements RSE complètent l'adhésion volontaire du Groupe au Pacte mondial des Nations unies, dont il est signataire depuis 2003. À ce titre, il rédige une communication sur le progrès (*Communication on progress*) dans la catégorie *GC active* qu'il dépose depuis 2010 sur le site de l'ONU (<https://www.unglobalcompact.org/participation/report/.../153461>).

Cette communication lui permet de renouveler son adhésion au Pacte mondial et de promouvoir ses engagements au regard des dix principes du Pacte concernant les droits de l'homme, le droit du travail, l'environnement et la lutte contre la corruption.

INFORMATIONS SOCIALES

Depuis sa création, le groupe RATP s'appuie sur le savoir-faire et sur l'implication des femmes et des hommes qui le composent et constituent sa première richesse. Pour permettre à tous les salariés de s'engager dans la réalisation de leur mission et de contribuer à l'expansion du Groupe, l'entreprise entend offrir un cadre de travail stimulant et accompagner le développement professionnel de chacun. C'est tout l'enjeu de la politique de ressources humaines qu'il met en œuvre au quotidien.

Le *Code éthique du Groupe RATP* rappelle les principes qui fondent les actions du Groupe en tant qu'employeur en matière de santé, de sécurité et de bien-être au travail de ses collaborateurs, en insistant sur le respect de la diversité et de la non-discrimination, et en veillant à la qualité de vie au travail.

La mise en place du Cersec vise à garantir au plus haut niveau que les préoccupations éthiques, sociales et sociétales sont bien prises en compte, en veillant à ce que chaque collaborateur – et en particulier chaque manager – confronté à une situation inédite soit en mesure de prendre une décision juste au regard des valeurs de l'entreprise, ainsi que des lois et règlements externes et internes auxquels elle est soumise.

1 Emploi

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

Effectif total Groupe

Maison mère + filiales concernées	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
En équivalent temps plein	55 975	56 728	54 014
En effectif physique	56 911	57 801	54 790

Le reporting sur les effectifs porte sur la maison mère et 25 filiales, soit 93,6 % du Groupe en chiffre d'affaires.

Répartition par âge

Effectif physique en %	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
Moins de 26 ans	4,03 %	4,18 %	4,41 %
26-35 ans	27,15 %	27,23 %	27,85 %
36-45 ans	32,95 %	32,45 %	32,54 %
46-55 ans	28,37 %	28,80 %	28,98 %
56 et +	7,50%	7,34 %	6,21 %

Répartition par zone géographique

Effectif physique en %	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
France	82,77 %	81,61 %	83,39 %
Europe hors France	7,56 %	9,01 %	7,00 %
Reste du monde	9,67 %	9,38 %	9,61 %

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

Répartition hommes/femmes par zone géographique

	Hommes			Femmes		
	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
France	37 495	37 640	36 404	9 612	9 533	9 284
Europe hors France	3 889	4 657	3 427	412	551	411
Reste du monde	4 660	4 610	4 506	845	809	758

Répartition par sexe

Effectif physique en %	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
Femmes	19,10 %	18,85 %	19,08 %
Hommes	80,90 %	81,15 %	80,92 %

Les politiques visant à faire progresser le taux de féminisation sont traitées au paragraphe 6.1, « Égalité professionnelle femmes/hommes ».

1.2 RÉMUNÉRATIONS ET ÉVOLUTION

Rémunérations

	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
Masse salariale globale brute Groupe (en k€)	2 172 899	2 173 158	2 057 067
RMPP maison mère (rémunération moyenne par personnel en place = mesures générales + catégorielles + individuelles)	2,00 %	2,20 %	2,80 %

En 2016, la rémunération moyenne du personnel en place (RMPP) a progressé de 2 % pour la maison mère, dans un contexte d'inflation proche de zéro. Cet indicateur mesure la progression moyenne de salaire issue des mesures générales, individuelles et catégorielles pour les salariés présents à l'effectif sur la période considérée. Il permet d'apprécier l'évolution moyenne globale de la rémunération et facilite la comparaison avec les autres entreprises.

En 2016, 95 collaborateurs de la maison mère ont bénéficié de l'indemnité de maintien du pouvoir d'achat (IMPA), mise en place dans le cadre d'un accord visant les salariés dont la rémunération statutaire aurait évolué moins vite que l'inflation sur une période de référence de quatre ans. 344 personnes avaient bénéficié de ce dispositif en 2015.

Par ailleurs, la maison mère et les organisations syndicales représentatives ont fait à nouveau évoluer l'épargne salariale pour mettre en œuvre un plan d'épargne pour la retraite collectif (Perco). Désormais, les salariés peuvent effectuer des versements ou des transferts de jours en provenance de leur compte épargne temps en bénéficiant d'un abondement de l'entreprise.

1.3 EMBAUCHES ET SORTIES

En nombre entier = en valeur absolue	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
Embauches	4 905	5 465	4 005
Sorties :	5 174	4 387	3 312
• Retraites	1 858	1 255	1 040
• Démissions	1 235	1 258	892
• Licenciements	742	958	802
Autres*	1 339	916	578

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

Avec près de 3 000 recrutements en 2016, la RATP est l'un des principaux recruteurs d'Île-de-France qui, depuis longtemps, favorise un recrutement à l'image de la diversité des territoires qu'elle dessert et privilégie le pluralisme des candidatures. Aujourd'hui, elle poursuit une politique d'emploi dynamique pour répondre à ses enjeux en attirant de nouveaux talents.

À travers le nouvel accord sur la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC) signé en 2016, la maison mère réaffirme sa volonté de favoriser l'accès et le maintien dans l'emploi en facilitant la transmission des savoirs et des compétences entre générations et de soutenir l'intégration durable des jeunes, notamment par la voie de l'insertion et de l'alternance. Elle prévoit de développer l'apprentissage, avec un objectif d'au moins 450 alternants par an. Par ce biais, elle s'assure d'une bonne adéquation entre ses besoins de recrutement et les compétences attendues des candidats. La RATP ambitionne de rapprocher le monde de l'entreprise et celui de l'enseignement pour faire émerger un véritable pôle de formation aux métiers du transport urbain.

Dans le cadre du nouvel accord sur la GPEC, l'entreprise s'engage également à recruter des jeunes de moins de 26 ans sur des emplois pérennes à hauteur de 25 % à 30 % des recrutements hors CDD. Parallèlement, elle conforte sa politique en faveur de l'emploi et du maintien dans l'emploi des seniors, avec l'engagement que la proportion de salariés de 50 ans et plus reste supérieure à 15 % et que 1,5 % des recrutements hors CDD concernent des seniors.

Fin 2016, la maison mère a signé une convention de partenariat avec l'armée de Terre dans le cadre du déploiement du service militaire volontaire (SMV), dispositif qui vise à développer les capacités d'insertion de jeunes sans diplôme et éloignés du marché de l'emploi, tous volontaires. Il associe une formation citoyenne et militaire avec une remise à niveau comportementale et scolaire et une formation professionnelle certifiante ou précertifiante⁽²⁾. Pour la RATP, la convention vise à mettre en place un parcours de formation vers le métier de conducteur/conductrice de bus en vue d'un recrutement en CDI ou en contrat de professionnalisation.

La maison mère travaille également en collaboration avec plusieurs départements de petite et grande couronnes à la mise en œuvre d'actions pour des publics sans diplôme jusqu'à bacheliers, dans le cadre de dispositifs préqualifiants, coorganisés et financés par les partenaires institutionnels (conseil régional, conseils généraux, grandes communautés d'agglomération...). Au-delà de l'intégration de personnes peu qualifiées, ces dispositifs permettent aussi le développement de la politique de diversité et de féminisation engagée par la RATP.

2 Organisation du temps de travail

2.1 ORGANISATION DU TEMPS DE TRAVAIL

Salariés à temps partiel

Effectif physique	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
Proportion dans le Groupe	3,94 %	4,17 %	3,45 %

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

Les modes particuliers de fonctionnement et d'organisation du travail dans certaines filiales de RATP Dev se traduisent par la fixation de temps partiels résultant des contrats de travail, par exemple pour prendre en compte les fluctuations dans le transport interurbain.

2.2 ABSENTÉISME

Nombre de jours d'absence par salarié

	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
Tous motifs confondus*	13,19	13,36	12,59

* À l'exception des congés pour maternité.

Les absences pour maladie, y compris de longue durée, représentent plus de trois quarts des absences. Les informations relatives aux accidents du travail sont traitées au paragraphe 4.3, « Accidents du travail (fréquence, gravité, maladies professionnelles) ».

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

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

3 Relations sociales

3.1 DIALOGUE SOCIAL : PROCÉDURES DE CONSULTATION, NÉGOCIATIONS

Le dialogue social est une composante forte de l'identité du Groupe et un élément qui contribue à sa performance. À la maison mère, il s'appuie sur l'accord relatif au droit syndical et à la qualité du dialogue social, signé en 2011 par toutes les organisations syndicales représentatives. Cet accord entend favoriser un dialogue social constructif qui privilégie la négociation collective. Chaque année, les partenaires sociaux expriment leur point de vue sur la qualité des relations sociales, à l'occasion du rapport de la commission du dialogue social.

Pour rester en phase avec son développement au-delà de l'Île-de-France, le Groupe a mis en place dès 2012 un comité de groupe RATP France, sur le périmètre d'une soixantaine de filiales. En 2016, la direction et plusieurs organisations syndicales ont signé un accord relatif à la création d'un comité d'entreprise européen RATP⁽³⁾. Cette instance sera un lieu d'information, d'échanges et de discussions sur la situation et la stratégie du Groupe au niveau européen. Les représentants des salariés européens seront ainsi informés et/ou consultés sur les questions concernant l'ensemble des entreprises comprises dans le périmètre de l'accord.

En 2016, le dispositif d'alarme sociale – auquel recourent aussi les filiales françaises – a pleinement joué son rôle dans la prévention des conflits sociaux puisque seules 5 % des alarmes déposées au sein de la maison mère ont été suivies d'un préavis de grève en 2016. De plus, leur nombre est en baisse. Cette tendance témoigne de la recherche permanente de solutions grâce à un dialogue avec les partenaires sociaux très en amont pour prévenir les conflits.

Toutefois, avec un taux de conflictualité de 0,77 jour de grève/agent en 2016 (contre 0,51 en 2015), la maison mère affiche pour la première fois depuis 2010 un nombre de jours de grève/agent supérieur à celui du secteur (0,41 jour de grève/agent, entreprises publiques et privées confondues). Cette hausse résulte principalement de grèves liées à des causes exogènes à l'entreprise.

À l'étranger, les filiales du Groupe privilégient elles aussi proximité et dialogue avec les salariés ou leurs représentants, selon des modalités en accord avec les législations et réglementations locales. Les filiales du Royaume-Uni ont un dialogue social très structuré, et la prévention des conflits y est centrale, à travers des échanges avec les syndicats du secteur ou à travers d'autres modes de représentation des salariés. En Algérie, la Setram a adopté le dispositif de l'alarme sociale en 2016, lors de la mise en place d'une procédure relative à la prévention des conflits collectifs et à l'exercice du droit de grève dans l'entreprise. Au Maroc, Casa Tram s'est engagée en faveur d'un dialogue social constructif et durable dans le cadre de sa politique RSE, formalisée en 2016. À l'issue d'une évaluation de ses processus managériaux et de sa gouvernance, la filiale a reçu en fin d'année le label RSE décerné par la confédération générale des entreprises du Maroc (CGEM), qui récompense l'engagement de Casa Tram en termes de responsabilité sociale de l'entreprise, de prise en compte des attentes de ses parties prenantes dans sa stratégie et sa démarche d'amélioration continue.

(2) Chaque « volontaire stagiaire » s'engageant dans l'armée de Terre pour une durée de six à douze mois, en fonction de la formation choisie.

(3) Le comité d'entreprise européen RATP a pour périmètre la maison mère et les filiales présentes en France, au Royaume-Uni et en Italie et dont le capital est détenu à plus de 50 % par la RATP.

3.2 BILAN DES ACCORDS COLLECTIFS ET IMPACT SUR LA PERFORMANCE ÉCONOMIQUE ET LES CONDITIONS DE TRAVAIL

Accords collectifs signés dans l'année

	2016	2015	2014
Nombre d'accords signés dans l'année	62	49	79

Au sein de la maison mère, de nouveaux accords transversaux ont pris le relais des précédents. Ils visent à améliorer les conditions de travail des salariés tout en accroissant la performance économique de l'entreprise. Ils portent notamment sur l'intéressement, sur le plan d'épargne pour la retraite collective, sur diverses mesures d'ordre social et de partage des résultats, sur la protection sociale complémentaire d'entreprise, sur l'abondement des chèques emploi-service, mais aussi sur la GPEC. En outre, un accord pour des expérimentations portant sur le télétravail, le temps de travail bonifié en fin de carrière et l'embauche de conducteurs de bus à temps partiel a été signé en 2016. L'objectif est d'expérimenter différents dispositifs visant à mieux concilier vie professionnelle et vie personnelle tout au long de la carrière.

Dans le Groupe, le dialogue social est décentralisé, et les filiales françaises conduisent leurs propres cycles de discussion sur les thématiques entrant dans le champ des négociations annuelles obligatoires (NAO) ou sur des sujets plus spécifiques (intéressement, accord génération...). Plusieurs accords ont été signés en 2016, sur l'égalité femmes/hommes (Cars Dunois, Cars Perrier, STU Bourges, TVM, FlexCité 77 et FlexCité 94), sur la participation, l'intéressement, la mise en place de compte épargne temps (Compagnie des transports du Valenciennois et du Hainaut – CTVH, Cars Perrier, Orlyval Service – OVS, STI Allier, STI Centre, Ixxi), sur la rémunération des astreintes ou du travail de nuit (OVS, Ixxi). Ils permettent aux filiales de concilier performance sociale et performance économique, notamment en adaptant les services aux besoins.

Pour un meilleur équilibre vie professionnelle/vie privée, plusieurs filiales ont adopté des tableaux de roulement qui limitent les services à forte amplitude ou en plusieurs vacations, et qui offrent plus de visibilité à long terme sur les plannings ou garantissent des journées mieux équilibrées. C'est le cas pour CTVH, Opentour Paris, les Cars Perrier, Vienne Mobilités ou Céobus. Moulins Mobilité a ainsi réaménagé les services lors de l'extension du réseau, avec des temps de pause et de battement mieux équilibrés, à effectifs constants. Des initiatives similaires ont été prises à RATP El Djazaïr, lors du ramadan, comme à la Setram. La possibilité offerte aux salariés d'Ixxi d'assurer une partie de leur activité en télétravail concourt de cette logique, tout en garantissant à la filiale une plus grande souplesse et une meilleure réactivité de ses collaborateurs pour mieux répondre aux opportunités.

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 santé et de sécurité au travail.

Dans le cadre du contrat 2016-2020 signé avec le Stif, la maison mère s'est engagée à mener des actions pour réduire l'exposition des salariés aux émissions diesel et de particules fines dans ses espaces souterrains. Les engagements concernant les voyageurs sont traités dans le volet environnemental (paragraphe 2.1, « Rejets dans l'air, l'eau et le sol : prévention et réparation »). En 2016, la RATP a mis en place un conseil scientifique auquel participent différents experts dans des domaines pluridisciplinaires et qui permet de prioriser les études mises en œuvre par l'entreprise en matière de qualité de l'air intérieur.

En matière de prévention, la maison mère s'appuie sur un service autonome de santé au travail employant 33 médecins du travail. Par ailleurs, elle met à la disposition de l'ensemble de ses salariés un service de médecine de soins entièrement gratuit dans plusieurs centres médicaux.

La maison mère, le comité régie d'entreprise (CRE), la mutuelle du personnel du groupe RATP (MPGR) et l'union sportive métropolitaine des transports (USMT) ont par ailleurs conclu en 2016 un partenariat par lequel ils s'engagent à contribuer, chacun dans son domaine, au bien-être et à l'équilibre des salariés, dans une approche pluridisciplinaire. L'ambition est de proposer une offre comprenant un volet santé (en lien avec la médecine du travail), un volet hygiène de vie et nutrition (avec le concours des restaurants d'entreprise), et un volet centré sur la pratique régulière d'activités physiques douces sur le lieu de travail.

Au sein des filiales, des actions de sensibilisation sont menées dans différents domaines : nutrition et hygiène de vie, en partenariat avec des diététiciens, notamment auprès des conducteurs, souvent en horaires décalés (FlexCité 93, London United Busways – LUB); addictions (TVM); gestes et postures de travail, en lien avec des ergonomes, des ostéopathes ou des kinésithérapeutes (Céobus, STI Centre, Cars Perrier, FlexCité), par exemple au travers d'exercices pour évacuer le stress et la tension liés à la conduite ou sensibiliser les salariés aux troubles musculo-squelettiques.

RATP El Djazaïr prévoit de se doter en 2017 d'un centre de médecine du travail pour un meilleur suivi des salariés, notamment ceux qui travaillent en 3x8, qui bénéficieront de deux visites annuelles.

L'amélioration des conditions de travail passe aussi par des réaménagements de locaux pour plus de confort (STU Vierzon, STI Centre, Cars Perrier, HR Richmond Ltd, Fullington Auto Bus Company, Setram, RATP El Djazaïr, TP CH, Timbus) ou l'acquisition de véhicules dotés de sièges plus ergonomiques (The Original London Tour – TOT, FlexCité 77).

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, une plateforme de conseil et d'appui à vocation opérationnelle est en place. Elle peut être saisie par les managers, les représentants syndicaux, les médecins du travail ou les salariés eux-mêmes (dans le cadre d'une procédure dite « de demande d'attention »). La renégociation de cet accord est inscrite à l'agenda social 2017.

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

Accidents du travail

	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
Nombre d'accidents du travail avec arrêt	2 562	2 740	2 740
Nombre de jours d'arrêt (jours calendaires)	174 948	170 672	156 679
Nombre d'heures travaillées (réelles)	82 781 773	83 471 914	79 192 723
Taux de fréquence	30,95	32,83	34,60
Taux de gravité	2,11	2,04	1,98

En 2016, les principales causes des accidents du travail varient peu : déplacements ou chutes avec dénivellation, agressions.

Pour la maison mère, le taux de fréquence diminue, passant de plus de 40 à environ 35. Parallèlement, le taux de gravité recule, mais plus faiblement car les durées d'arrêt s'avèrent plus longues. Le comité exécutif porte une attention particulière à l'évolution de ces indicateurs, avec un suivi statistique hebdomadaire qui témoigne de l'importance du sujet pour la direction du Groupe.

Si la politique engagée par la RATP en matière de prévention de l'accidentologie au travail a permis d'observer un début de diminution de la survenance des faits accidentels, leur gravité nécessite de poursuivre et d'amplifier la démarche. Un dispositif est en cours de mise en œuvre pour accélérer la baisse du nombre d'accidents. Il prévoit des actions dans quatre domaines complémentaires :

- la prévention des accidents de travail, pour mieux comprendre la nature des accidents du travail et ainsi mieux cibler les actions de prévention;
- leur gestion, pour maîtriser le processus de déclaration et de suivi post-accident;
- la sensibilisation de l'ensemble des collaborateurs sur la prévention et la réduction des accidents de travail en faisant adhérer les départements aux démarches de prévention par une meilleure compréhension du sujet et de ses enjeux;
- la professionnalisation des acteurs, pour leur donner les compétences et connaissances nécessaires sur ces questions, selon leurs niveaux de responsabilité et leurs missions.

Dans ce domaine, les filiales françaises et suisses du Groupe ont lancé en 2016 une démarche de prévention sécurité innovante. Objectif : réaffirmer la place centrale de la sécurité dans tous les aspects de l'activité, vis-à-vis des clients comme des collaborateurs. Le programme « La sécurité, j'en fais mon affaire », né d'une démarche collective et largement partagée, repose sur la diffusion d'un référentiel de sécurité à tous les conducteurs de la *business unit* France – Suisse, la désignation dans chaque filiale d'un conducteur référent, expert auprès des autres conducteurs, et de toutes les parties prenantes internes (maintenance, représentant du personnel, CHSCT...), et la mise en place pour les encadrants d'outils de management permettant la réalisation et la remontée systématique des audits et des analyses d'évitabilité en cas d'accident.

Au Royaume-Uni, tous les sites londoniens du Groupe sont désormais certifiés BS OHSAS⁽⁴⁾ 18001, certification qui valide la rigueur du management de la sécurité et de la prévention des risques, notamment grâce à la formation de l'encadrement et de l'encadrement supérieur dans ce domaine. TOT, la filiale de *sightseeing* à Londres, et Bombela Operating Company (BOC) en Afrique du Sud se sont inscrites dans des démarches de certification similaires.

En matière de prévention, d'autres actions ont été menées en 2016 : évaluation des risques ou de la pénibilité pour chaque poste de travail et plan de traitement associé (Bournemouth Transport Ltd, BOC, RATP El Djazair, Setram, Gest), identification des risques psychosociaux (création d'un comité dédié à FlexCité 93, processus de prévention de ce type de risques à Promo Métro), systématisation de l'analyse de chaque accident du travail pour mise en œuvre de mesures de prévention (RATP El Djazair, Setram, FlexCité 93, Fullington Auto Bus Company). Des mesures concrètes ont aussi été prises dans certains dépôts : matérialisation de zones dangereuses, nouveaux plans de circulation, sécurisation des cheminements pour piétons (Cars Dunois, HR Richmond Ltd, Selwyn Travels, FlexCité 94).

Chaque année, la médecine du travail RATP procède à 45 000 examens médicaux cliniques et à plus de 4 000 examens de dépistage des maladies professionnelles.

Depuis 2013, un partenariat est par ailleurs en place entre la maison mère et l'Institut national de veille sanitaire, dont l'objectif est de créer un système de surveillance épidémiologique pour mieux identifier les facteurs de risques potentiels sur la santé des salariés. Il a été formalisé en 2014 dans le cadre d'une convention triennale.

La maison mère reste en outre fortement mobilisée pour la prise en charge de l'inaptitude afin de trouver des solutions permettant de maintenir dans l'emploi des salariés qui font l'objet d'une restriction d'aptitude à leur activité. Elle s'appuie en particulier sur l'implication de toute la ligne managériale dans ces questions et sur l'action de la mission prévention et gestion de l'inaptitude qui vise à prévenir les situations de travail susceptibles de rendre les salariés indisponibles et à faciliter leur reprise ou leur réemploi si nécessaire. Grâce à ces efforts conjoints, le nombre de collaborateurs en inaptitude temporaire a sensiblement baissé en 2016.

(4) Occupational health and safety assessment series.

5 Formation des salariés

5.1 POLITIQUES MISES EN ŒUVRE

En permettant à ses salariés d'évoluer tout au long de leur vie professionnelle, la formation est un élément structurant pour inscrire dans la durée la performance du groupe RATP sur les plans social, humain et économique.

Au sein de la maison mère :

- trois salariés sur quatre sont formés chaque année;
- le plan de formation 2016 a consacré environ 6,8 % de la masse salariale brute à la formation, dont près de 1,8 % à la formation initiale;
- deux textes encadrent la formation : l'accord sur la formation professionnelle continue de 2013; les orientations triennales de la formation professionnelle 2015-2017.

Le groupe RATP est doté d'une université qui a pour objectif le partage d'une culture commune. Elle fédère tous les salariés du Groupe, de toutes catégories, d'horizons et de métiers divers, autour d'une offre de formation transversale, notamment dans le domaine du management. Elle s'appuie sur un centre de formation, le Campus, plus particulièrement dédié à l'accompagnement de l'intégration et de l'évolution professionnelle.

Fin 2016, le Groupe a lancé un vaste programme de sensibilisation en ligne de l'ensemble de ses personnels sur les enjeux et les usages des technologies numériques. Objectif : leur permettre de s'acculturer à ce nouvel environnement digital qui modifie les outils, les organisations, les processus comme les relations de travail au quotidien.

La maison mère a par ailleurs mis en place un suivi des actions de formation et de sensibilisation aux questions de laïcité/neutralité à destination des salariés en poste ou nouvellement recrutés.

En 2016, les budgets formation des filiales affichent une globale stabilité, voire une hausse pour plusieurs d'entre elles, notamment Ixxi, dont le budget a crû de 150 % afin de répondre à sa stratégie de développement. Pour certaines, l'engagement va très nettement au-delà des seuils légaux (Opentour Paris, Vienne Mobilités, Sqybus, TVM, SEDP).

En dehors des obligations découlant de leur activité, nombre de filiales, notamment françaises, ont mis en place des formations liées aux questions de sécurité, qu'il s'agisse de premiers secours ou de prévention des situations conflictuelles (Moulins Mobilité, Cars Dunois, Cars Perrier, CTB, SEDP). À Londres, LUB a entrepris un programme de formation de formateurs en vue d'un module de prévention des conflits à bord des bus fin 2016.

L'accessibilité et la prise en charge des personnes à mobilité réduite (PMR) sont aussi des domaines dans lesquels les filiales continuent à investir significativement, en France (Moulins Mobilité, CTY, Stile, CTVMI, Mobicité, FlexCité 92) et à l'étranger (Bournemouth Transport Ltd, pour la prise en charge des publics atteints de sénilité), souvent en partenariat avec des associations spécialisées. FlexCité 77 propose à ses personnels une formation sur la bientraitance des PMR, élaborée en partenariat avec un cabinet de conseil et le secteur médico-légal. Elle traite des attitudes de respect et des marques de prévenance à avoir envers les personnes vulnérables pour promouvoir leur bien-être tout en gardant à l'esprit le risque de maltraitance. Une charte d'engagement lui est associée.

À travers leur programme de formation, plusieurs filiales ont entrepris de valoriser les savoir-faire professionnels de leurs collaborateurs, notamment dans le cadre de certifications ou d'accréditations : au Royaume-Uni, TOT et Bournemouth Transport Ltd poursuivent un programme d'accréditation IRTEC⁽⁵⁾ des ingénieurs de maintenance; LUB a mené à terme plusieurs démarches, particulièrement dans les domaines de la santé et sécurité au travail (certification IOSH, Nebosh Diploma) et de la conduite (qualification *City and guilds*). En France, EM Services a fait de même avec l'Afnor pour obtenir la certification afin de réaliser des audits énergétiques.

5.2 NOMBRE TOTAL D'HEURES DE FORMATION

Formation	2016	2015	2014
Nombre d'heures de formation	2 386 476	2 573 122	2 131 115

6 Diversité et égalité des chances

6.1 ÉGALITÉ PROFESSIONNELLE ET SALARIALE FEMMES/HOMMES

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

Cet accord prend quatre engagements majeurs :

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

Une plaquette d'information sur cet accord et ces engagements, à disposition des salariés, fournit un support de lutte contre les stéréotypes.

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

Ces engagements se sont concrétisés en 2016, notamment par le lancement d'actions ciblées en partenariat avec des associations d'entreprises, la Communauté européenne et le ministère de l'Éducation nationale.

Les ressources humaines de la maison mère, conjointement avec les unités opérationnelles, poursuivent et renforcent les actions en faveur de l'égalité femmes/hommes, plus particulièrement en termes de découverte des métiers et de lutte contre les stéréotypes.

(5) Institute of road transport engineers certificate.

En 2016, le taux de féminisation de la maison mère affiche une légère hausse, à 20,3 % (contre 20,1 % en 2015).

Les filiales françaises de RATP Dev poursuivent elles aussi leur politique de féminisation des effectifs, y compris dans les plus petites structures : Céobus a doublé le nombre de femmes en contrat de professionnalisation dans l'entreprise (13 en 2016, contre 6 en 2015). La filiale compte désormais plus de 30 % de femmes. TVM a atteint ce seuil en 2016. Ces filiales rejoignent ainsi Ixxi ou STU Bourges, qui comptaient déjà près de 30 % de femmes en 2015. Parallèlement, plusieurs filiales ont signé des accords portant sur l'égalité salariale entre femmes et hommes (Cars Dunois, Cars Perrier, STU Bourges, TVM, FlexCité 77, FlexCité 94). Cette tendance se retrouve aussi à l'étranger. En attestent les qualifications *Business and technology education council* (BTEC) et *City and guilds* qui intègrent les principes de diversité et d'égalité de traitement, et que LUB a obtenues pour la formation de ses conducteurs. De même, la politique RSE de Casa Tram prévoit le déploiement d'actions pour accroître le nombre de femmes dans l'entreprise.

Égalité femmes/hommes

	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
Proportion de femmes dans l'effectif physique total	19,10 %	18,85 %	19,08 %
Proportion de femmes cadres de direction	33,04 %	28,88 %	30,42 %

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

6.2 EMPLOI ET INSERTION DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

Emploi et insertion des personnes en situation de handicap

	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
Nombre d'embauches de personnes en situation de handicap	95	88	52
Nombre total de salariés déclarés en situation de handicap	1 744	1 685	1 493

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

En 2016, la maison mère a recruté 70 personnes en situation de handicap. Elle est impliquée dans 292 actions de maintien dans l'emploi, pour 234 salariés en situation de handicap. Au total, la maison mère emploie 1 578 salariés dans cette situation.

En France, STI Centre est particulièrement en pointe dans le domaine de l'emploi et l'insertion des personnes en situation de handicap et mène une démarche très volontariste en la matière : la filiale compte environ 20 % de travailleurs en situation de handicap dans ses effectifs, et l'un de ses sites en emploi désormais plus de 20 %, contre 14 % en 2014. Cette filiale – comme les Cars Perrier – poursuit par ailleurs sa collaboration avec le Service d'appui au maintien dans l'emploi des travailleurs handicapés (Sameth) pour accompagner au mieux ses salariés en situation de handicap.

6.3 LUTTE CONTRE LES DISCRIMINATIONS

Le *Code éthique du Groupe RATP*, adopté en 2011, rappelle que la diversité, l'égalité des chances, l'ouverture et la solidarité sont des principes d'actions fondamentaux.

En matière de lutte contre les discriminations, la maison mère s'est engagée dans quatre domaines au travers d'accords avec les organisations syndicales : le handicap (depuis 1994), l'insertion sociale (depuis 1996), l'égalité entre femmes et hommes (depuis 2003), la gestion des âges (depuis 2009). Ces accords s'inscrivent dans la continuité d'autres actions significatives, comme l'adhésion à la charte de la diversité en 2004 ou l'adoption du CV anonyme depuis 2007.

Le principe de neutralité a été intégré en 2005 dans les contrats de travail des salariés et dans le règlement intérieur de chaque établissement de la maison mère. En 2013, elle a diffusé auprès de ses managers un guide pratique *Laïcité et neutralité dans l'entreprise*. Une adaptation de ce guide, réalisée en 2014 pour les filiales françaises du Groupe (*Traitement du fait religieux dans les filiales françaises du groupe RATP*), rappelle les principes et règles de droit applicables dans les filiales, selon qu'elles assurent ou non une mission de service public. La RATP a été l'une des premières grandes entreprises françaises à mettre à disposition un tel outil, basé sur des fiches pratiques, pour faire face à différentes situations susceptibles de se présenter sur le lieu de travail.

Afin de renforcer ce dispositif, la maison mère a créé fin 2015 une délégation générale à l'éthique, rattachée à la présidente-directrice générale, pour apporter une aide concrète aux managers de proximité et s'assurer de l'application effective de la clause de laïcité inscrite au contrat de travail. Une formation sur ces questions a de plus été mise en place pour la ligne hiérarchique, et l'entretien professionnel prévoit dorénavant un point avec chaque salarié sur ces thèmes.

En 2016, la maison mère a par ailleurs lancé le plan « Travailler ensemble », qui réaffirme les principes de laïcité, de neutralité et de non-discrimination, élaboré en concertation avec les départements et les organisations syndicales. Il rappelle notamment que, dans une entreprise chargée d'une mission de service public, les règles de neutralité s'imposent. Ce plan concerne notamment le recrutement, la formation, l'affectation des personnels, l'évaluation, la féminisation des métiers⁽⁶⁾. Dans ce cadre, la RATP a développé un *serious game*, en partenariat avec la SNCF⁽⁷⁾. Cet outil pédagogique permettra d'accompagner et de former l'ensemble des nouveaux

(6) Dans ce cadre, la RATP s'est associée à la Journée nationale de la laïcité du 9 décembre 2016 : à cette occasion, chaque service de l'entreprise était invité à organiser des événements en lien avec les questions de laïcité, de neutralité et de non-discrimination. Objectif : réaffirmer les valeurs du Groupe et en favoriser l'appropriation par tous les salariés.

(7) Ce *serious game*, intitulé « Prodiversité », a été récompensé lors des Trophées de la Diversité 2016, dans la catégorie « formation ».

collaborateurs aux enjeux de la diversité et de la non-discrimination, mais aussi de donner aux managers les bons réflexes pour trouver les réponses adaptées sur ces sujets.

Les filiales mettent en œuvre les mêmes principes de non-discrimination, en conformité avec les législations nationales. En France, certaines ont ainsi recours à des dispositifs pour garantir l'objectivité des critères de sélection lors des recrutements : en Haute-Savoie, Gembus et TP2A s'appuient sur la méthode par simulation de Pôle emploi, notamment dans le cadre des contrats d'aide au retour à l'emploi durable et de la préparation opérationnelle à l'emploi (POE). D'autres appliquent un principe de décision collégiale pour chaque recrutement (Cars Dunois).

À l'international, plusieurs filiales se sont dotées en 2016 d'un code ou d'une charte éthique. Ces textes, qui intègrent les valeurs du Groupe, réaffirment notamment l'engagement de lutter contre toute forme de discrimination. En Italie, Gest et Cilia Italia s'appuient sur un code éthique, dont le respect fait l'objet de contrôles réguliers de l'organisme *ad hoc*. La charte RSE adoptée par Casa Tram promet elle aussi l'égalité des chances. Aux États-Unis, Fullington Auto Bus Company poursuit la revue annuelle de sa politique anti-discrimination pour rester en phase avec les meilleurs standards dans le domaine. En Afrique du Sud, BOC publie chaque année un *reporting* statistique sur la diversité dans l'entreprise, en application de l'*Employment equity act 55* de 1998.

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

Le *Code éthique du groupe RATP* rappelle dans son introduction 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. Destiné à tous les managers, il s'inscrit dans la continuité des engagements déjà pris par la maison mère, qui a adhéré en 2003 au Pacte mondial des Nations unies et s'est ainsi engagée à respecter les 10 principes fondateurs en matière de droits de l'homme, de conditions de travail, d'environnement et de lutte contre la corruption.

Le code éthique rappelle les grands principes tels que le respect des engagements des salariés du Groupe et la vigilance exercée afin de ne pas être passivement complice de toute forme de travail forcé, d'adultes ou d'enfants, y compris chez les fournisseurs. L'élimination des discriminations en matière d'emploi et de profession est une politique à part entière (voir paragraphe *supra*). Le code éthique est accessible sur l'intranet du Groupe, en français et en anglais.

En complément, la bonne application des principes de l'OIT est vérifiée dans le cadre d'un programme d'audits ciblés des fournisseurs (volet sociétal, paragraphe 4.1, « Prévention de la corruption et promotion des droits humains »).

Par ailleurs, conformément à la loi Savary du 22 mars 2016, les agents des services internes de sécurité de la maison mère disposent depuis fin 2016 d'un code de déontologie fixé par décret⁽⁸⁾ qui reprend l'ensemble des droits et devoirs auxquels ils sont soumis dans l'exercice de leurs missions. Remis à chaque agent, il est en outre affiché dans les locaux et consultable sur l'intranet.

Les filiales de RATP Dev, notamment au Royaume-Uni et aux États-Unis, intègrent depuis de nombreuses années les principes de l'OIT qui sont repris dans les législations nationales ou fédérales. Tous les fournisseurs doivent ainsi être en conformité avec l'*Ethical trading initiative base code*⁽⁹⁾. En Afrique du Sud, un code de conduite cadre les achats.

INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES

1 Politique environnementale

Le groupe RATP s'engage chaque jour à être un acteur plus vertueux et à ancrer la protection de l'environnement au cœur de son action. La réduction de son empreinte environnementale est une de ses préoccupations majeures. Il s'agit à la fois d'économiser les ressources (eau, énergie, papier, etc.) et de contribuer à renforcer sa contribution environnementale aux territoires desservis. Dans cette optique, le Groupe a pour ambition de renforcer ses efforts pour :

- réduire les émissions de son activité industrielle : en mettant en œuvre les engagements ambitieux pris sur la transition énergétique du mode bus en Île-de-France à l'horizon 2025 (80 % de bus électriques et 20 % de bus biogaz), et plus largement en accélérant la « décarbonisation » des modes de transport exploités à travers le monde (matériel roulant bus, ferroviaire, infrastructures et systèmes d'exploitation). Le patrimoine immobilier fait également l'objet d'une attention rigoureuse avec un objectif de réduction de 50 % de ses émissions de gaz à effet de serre à horizon 2025 (base 2007);
- réduire les nuisances liées aux activités du Groupe : en poursuivant l'axe sur la santé environnement de la politique RSE, par exemple sur la résorption des nuisances sonores en partenariat avec l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie);
- maîtriser les consommations et renforcer les démarches d'amélioration continue : en poursuivant notamment les démarches de certification (ISO 14001, OHSAS 18001, ISO 50001);
- intégrer l'économie circulaire au cœur des activités de l'entreprise : en élaborant et en déployant un plan d'actions ambitieux allant de l'écoconception au recyclage, sans oublier les achats responsables;
- poursuivre les opérations de restructuration des sites industriels pour mieux les insérer dans la vie urbaine : en mettant en valeur le savoir-faire du Groupe en matière de valorisation immobilière des sites industriels, de mixité fonctionnelle et sociale et de standards environnementaux (HQE/BPOS⁽¹⁰⁾).

(8) Décret n° 2016-1495 du 4 novembre 2016 portant création du code de déontologie des agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens.

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

(10) HQE : Haute qualité environnementale – BPOS ou BEPOS : Bâtiment à énergie positive.

1.1 ORGANISATION DU GROUPE EN MATIÈRE ENVIRONNEMENTALE

Les départements et filiales du groupe RATP déclinent leurs propres priorités environnementales en fonction de leurs activités. Les responsabilités sont déléguées aux départements et aux filiales en ce qui concerne le respect de la réglementation environnementale et la mise en place de systèmes de management environnemental certifiés ISO 14001.

- La SEDP, filiale d'ingénierie immobilière du Groupe, s'est dotée de sa propre politique de développement durable.
- Casa Tram au Maroc dispose depuis cette année d'une charte RSE déclinant quatre axes prioritaires : le recours aux énergies renouvelables, la sensibilisation des salariés et des parties prenantes au développement durable, la réduction de la production de déchets, de la consommation d'eau et d'électricité, et la promotion des technologies les plus respectueuses de l'environnement.

Par ailleurs, le Groupe est engagé dans un large mouvement de certification de ses activités : ISO 14001 pour tous les sites industriels d'ici à 2020, certification QSE (Qualité, sécurité et environnement) pour la plupart de ses activités industrielles, EFQM et ISO 50001 (management de l'énergie). Un comité de pilotage dédié met en œuvre le plan de certification 2015-2017. Il définit les démarches à engager, assure le suivi des opérations et coordonne les efforts des différents départements et des filiales sur le sujet.

L'objectif est de s'inscrire dans une logique de progrès continu afin de se hisser aux meilleurs standards mondiaux. Pour preuve :

- le département du matériel roulant a obtenu la certification QSE de ses activités de maintenance et de mise à disposition du matériel roulant dans ses 23 centres bus. La ligne T3b incluse dans le périmètre devient ainsi la première ligne de tramway certifiée QSE. En 2016, le Campus de formation RATP a été certifié ISO 14001;
- la SEDP est certifiée OPQIBI (organisme de certification de l'ingénierie) pour les audits énergétiques qu'elle effectue sur des bâtiments industriels, tertiaires ou des habitations portant la mention RGE (Reconnu garant de l'environnement);
- EM Services, filiale de conseil en mobilité, accompagne plus de 150 entreprises sur le volet transport de leur audit énergétique grâce à la certification Afnor (en 2015);
- FlexCité en France a obtenu la norme globale ISO 26000 sur tous les aspects de la RSE, en particulier pour le caractère volontaire de la démarche et l'implication des collaborateurs;
- Bombela Operating Company (BOC), la filiale sud-africaine, offre une série de références et de garanties en matière environnementale : sur le plan international, la certification ISO 14001 a été reconduite en 2016 et, sur le plan national, elle possède l'agrément O&M-EMP (*Operation and maintenance of the environmental management plan*) ainsi que la licence d'utilisation de l'eau WUL (*Water use licence*).

Les tableaux ci-dessous témoignent de la dynamique engagée par l'entreprise.

Sites industriels certifiés

	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
Nombre	75	73	71

Fin 2016, 75 % des sites industriels de la maison mère sont certifiés ISO 14001.

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

Sites industriels dotés d'un système de management environnemental

	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
Nombre	86	86	84

1.2 FORMATION ET INFORMATION DES SALARIÉS EN MATIÈRE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

L'offre de formation comprend de nombreuses formations transversales et spécifiques (gestion des déchets et ADR⁽¹¹⁾, audit environnement, etc.). Au niveau local, tous les sites industriels de la maison mère, dotés d'un SME, sensibilisent leur personnel et leurs prestataires à la politique environnementale de l'entreprise ainsi qu'aux obligations de conformité et aux situations d'urgence à maîtriser.

En 2016, 8 680 heures de formation transversale ont été consacrées à la formation/sensibilisation des salariés de la maison mère et ont concerné 1 804 salariés. Ces formations sont complétées par :

- la participation à des ateliers de l'Ademe, de la Ville de Paris, de l'APC (Agence parisienne du climat);
- l'animation de réseaux internes et l'organisation d'une matinée d'échanges sur l'économie circulaire;
- la sensibilisation des nouveaux arrivants sur les sites industriels certifiés;
- la sensibilisation des sous-traitants et des fournisseurs aux engagements environnementaux du Groupe;
- de la communication interne, accessible à tous les salariés.

En ce qui concerne le Groupe, la SEDP a sensibilisé l'ensemble de ses 80 salariés au développement durable et a formé à l'écogestion des sites tertiaires et à l'écoconception des projets les chargés d'affaires exploitation et les directeurs d'exploitation. La filiale fait une communication sur sa politique de développement durable en interne, via l'intranet et la revue du Groupe, et en externe, sur son site www.sedp.com.

Le trophée Environnement

La RATP a organisé cette année la première édition du trophée Environnement, qui a récompensé les projets dans trois catégories :

- climat, air et énergie;
- économie circulaire;
- gestion des nuisances et aménagement.

Les projets environnementaux retenus incluaient une dimension RSE car ils ont tous réalisé à leur échelle des bénéfices économiques, sociaux et sociétaux.

Le challenge « Innov & Go »

Le challenge « Innov & Go » a été lancé en 2014 par RATP Dev : il récompense les idées les plus innovantes, porteuses de valeur ajoutée et capables d'être répliquées dans d'autres filiales du Groupe. La deuxième édition a confirmé la dynamique d'innovation à l'œuvre à RATP Dev avec 118 dossiers éligibles et 36 filiales mobilisées par ce challenge.

L'ÉCOCONDUITE OU CONDUITE RAISONNÉE

La formation des conducteurs de bus de la maison mère met l'accent sur le lien existant entre le comportement du conducteur, la consommation de carburant et l'usure prématurée du matériel. Cette formation est systématiquement dispensée lors de la formation initiale et continue des 15 000 conducteurs de bus. Un concours annuel, l'Éco-challenge, récompense les lignes de bus et les centres de maintenance qui réalisent les plus importantes réductions de consommation de carburant. Concernant les filiales de RATP Dev, la formation est axée sur le même objectif. Par exemple :

- TP2A, filiale de RATP Dev et des Transports Genevois en Savoie, a lancé un challenge écoconduite qui récompense les meilleurs conducteurs et permet aux autres de bénéficier des conseils d'un *coach* conduite. Plus de 56 000 litres de gasoil ont été ainsi économisés entre 2015 et 2016, soit 25 000 litres par an et près de 50 000 euros d'économie;
- au Royaume-Uni, HR Richmond Ltd a introduit une caméra embarquée à bord des véhicules pour responsabiliser les conducteurs et procéder à des retours d'expérience sur leur conduite, en particulier en cas d'incident ou d'accident;
- Setram en Algérie a lancé une formation initiale et continue des conducteurs du tramway pour « rouler sur l'erre » en utilisant l'énergie cinétique.

Nombre d'heures de formation

Maison mère	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
Nombre	8 680	7 894	7 480

1.3 MOYENS CONSACRÉS À LA PRÉVENTION DES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX

La maison mère s'engage à réduire les pollutions et les nuisances agissant sur la santé des voyageurs, des riverains, de son personnel, et à adopter une posture de vigilance et de prévention sur les risques émergents. Elle exerce en permanence une activité de veille et d'expertise en assurant un suivi de la conformité de ses installations classées pour la protection de l'environnement et en déployant une série de mesures : kits antipollution, sensibilisation, stockage conforme, etc. Elle veille également à assurer des rejets au réseau d'assainissement et à leur conformité sur tous les sites, et elle multiplie les initiatives pour faire du bus un mode de transport urbain exemplaire en matière de développement durable au travers du plan Bus2025 (évoqué au paragraphe 2.1).

En tant que priorité environnementale, la qualité de l'air en milieu souterrain fait l'objet d'un programme d'actions continues (ce point est développé au paragraphe 2.1) :

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

PILOTAGE ET TRAITEMENT DES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX

La délégation générale au management des risques accompagne les départements et les filiales dans l'élaboration de leur cartographie des risques. Des plans de réduction des risques environnementaux et des commissions spécifiques sont mis en place.

MOYENS CONSACRÉS À LA PRÉVENTION DES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX ET DES POLLUTIONS

- Un laboratoire RATP accrédité par le Cofrac (Comité français d'accréditation).
- Une cellule de toxicologie du service de santé au travail.
- Un réseau d'auditeurs internes ISO 14001, ISO 9001 et OHSAS 18001.
- Un conseiller à la sécurité pour le transport des marchandises dangereuses et des référents techniques (installations classées, bruit et vibrations, qualité de l'air, compatibilité électromagnétique).
- Des audits périodiques dans les filiales de RATP Dev : des audits énergétiques (à Cilia Italia et au Royaume-Uni, dans le cadre de l'ESOS – *Energy saving opportunity scheme*), des audits bruit (dans l'atelier de LUB à Londres), des audits sur la consommation d'eau (deux fois par an, des mesures de vérification de la qualité des rejets d'eau pour Gest à Florence) et des audits annuels conduits par un organisme agréé par l'État à BOC en Afrique du Sud.
- Une politique intégrée de prévention sécurité/qualité à BOC.

INSTALLATIONS CLASSÉES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

La maison mère exploite des ICPE (Installations classées pour la protection de l'environnement) susceptibles d'engendrer divers risques : incendie, explosion, bruit, pollutions diverses. Les ICPE sont répertoriées d'après la nomenclature des installations classées en fonction des quantités et de la dangerosité des substances employées, ou stockées sur un site, ainsi qu'en fonction des risques environnementaux inhérents aux activités du site. Fin décembre 2016, 169 ICPE réparties sur 63 sites sont exploitées par la maison mère. La cartographie des ICPE recouvre notamment les ateliers de maintenance, les activités de nettoyage, les stations de charge en carburant des centres bus, les entrepôts couverts et les activités de stockage, le chauffage, la charge d'accumulateur (incluant la charge des véhicules électriques), les ateliers de menuiserie et de travail mécanique des métaux, etc.

CHAMPS ÉLECTROMAGNÉTIQUES

Une commission champs électromagnétiques (CEM) assure la veille sanitaire, réglementaire et technique afin de maîtriser les rayonnements électromagnétiques dans les espaces. Dans le cadre de la généralisation de la 3G/4G sur le réseau francilien, des règles ont été définies avec les opérateurs afin de réduire au maximum l'exposition des voyageurs et du personnel dans chaque gare, station et tunnel. En 2016, la CEM s'est attachée à réaliser la cartographie des émissions en conformité avec le décret 2016-1074 du 3 août 2016 relatif à la protection des travailleurs contre les risques dus aux champs électromagnétiques.

QUALITÉ DE L'AIR EN MILIEU SOUTERRAIN

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

PRISE EN COMPTE DE L'ACOUSTIQUE ET DES VIBRATIONS

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

RISQUE MAJEUR DE CRUE

La RATP est un des premiers opérateurs à disposer de son propre PPCI (Plan de protection contre les inondations). Ce plan est consigné dans un document réglementaire, officiellement reconnu et validé par le préfet de Région en janvier 2015. Ce dispositif vise à prévenir toute intrusion d'eau dans ses réseaux. Du 7 au 18 mars 2016, l'entreprise a participé à un exercice de simulation de crue centennale, baptisé « EU Sequana 2016 ». Cet événement a été organisé par la préfecture de Police avec le soutien de l'Union européenne pour sa préparation et son financement. La RATP a pu à cette occasion tester en temps réel et en grandeur nature son PPCI (Plan de protection contre le risque inondation). En juin 2016, l'entreprise a eu également l'occasion de tester son PPCI en conditions réelles lors de la crue de la Seine et de mettre en œuvre les actions prévues, avec notamment la mise en place d'une cellule de crise dès le 1^{er} juin ainsi que l'activation du PC de communication de crise le 3 juin. Même si le niveau de crue atteint (le plus haut depuis trente ans) a eu peu d'impact sur le réseau et n'a pas nécessité le déploiement de protection des infrastructures d'ouvrage, il a néanmoins permis à l'entreprise de dérouler une bonne partie de son PPCI et de mener un retour d'expérience détaillé, en interne et vis-à-vis de ses principaux partenaires (zone de défense, Ville de Paris, SNCF, etc.).

CHANTIER À FAIBLE IMPACT ENVIRONNEMENTAL

L'entreprise s'est dotée d'un guide de « Mise en place d'une démarche de chantier à faible impact environnemental ». Ce guide permet de prévenir les risques environnementaux et d'identifier des solutions en amont des phases de travaux. En 2016, un règlement de chantier à faible impact environnemental a été appliqué pour le prolongement de la ligne 4 à Bagneux (Hauts-de-Seine) et pour le prolongement du tramway T1 à Val-de-Fontenay (Val-de-Marne). L'entreprise réalise des contrôles et des audits environnementaux sur l'ensemble de ses chantiers : en 2015, elle a signé le 7^e protocole de bonne tenue des chantiers de la Ville de Paris.

La SEDP a mis en œuvre une charte « Chantier à faible impact », destinée aux sous-traitants travaux et exploitation, et elle a consigné les principes environnementaux à appliquer sur l'ensemble des ouvrages et éléments d'ouvrages conçus ou rénovés dans le document *Préconisations environnementales SEDP*.

1.4 PROVISIONS ET GARANTIES POUR RISQUES ENVIRONNEMENTAUX

À fin 2016, le groupe RATP n'est astreint à aucune obligation réglementaire significative de fournir des garanties financières concernant les principaux risques environnementaux mentionnés au paragraphe 1.3. La RATP n'a pas de provision environnementale, aucun risque n'ayant été identifié.

2 Pollution

2.1 REJETS DANS L'AIR, L'EAU ET LE SOL : PRÉVENTION ET RÉPARATION

PRÉSERVATION DE LA QUALITÉ DE L'AIR EN VILLE

Bus2025 : en 2014, la RATP s'est lancé le défi ambitieux de convertir à l'électrique et au biogaz son parc de 4 600 autobus franciliens au travers du plan Bus2025, en accord avec la volonté du Stif (l'autorité organisatrice de la région Île-de-France). À l'horizon 2025, l'entreprise veut disposer d'un parc 100 % à faible émission : 80 % en électrique et 20 % au biogaz, en cohérence avec les objectifs de réduction de 50 % des émissions de GES (base 2015) de la RATP.

Dans le même souci de préservation de la qualité de l'air en ville, les filiales de RATP Dev équipent progressivement leur parc avec des véhicules diesel, norme Euro 6 ou des véhicules hybrides, diesel/électrique ou biocarburant/électrique :

- en France, 40 % du parc de STI Allier est en norme Euro 5 et 6. Deux tiers du parc de Alpbus sont équipés de filtres à particules;
- au Royaume-Uni, 27 % du parc de LUB est désormais composé de bus hybrides (contre 9 % en 2013), et le reste du parc est équipé de la technologie SCR (*Selective catalytic reduction*). Le parc de HR Richmond Ltd sera totalement renouvelé en norme Euro 6 d'ici à 2020, mesure phare qui place la filiale dans le peloton de tête des entreprises de transport urbain au Royaume-Uni;
- aux États-Unis, McDonald Transit Associates a commencé à introduire des véhicules hybrides, diesel/électrique, dans son parc.

AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE L'AIR EN SOUTERRAIN

La qualité de l'air en milieu souterrain fait l'objet d'un suivi en continu dans les sites du réseau francilien de la RATP. Les résultats des mesures et le bilan annuel de cette surveillance sont disponibles sur le site Internet de l'entreprise depuis 2008 (www.ratp.fr). Des campagnes de mesures ponctuelles renforcent cette surveillance. En 2016, l'entreprise a mis en place un conseil scientifique auquel participent différents experts dans des domaines pluridisciplinaires et qui permet de prioriser les études mises en œuvre par l'entreprise. Elle a également participé aux travaux pilotés par la délégation générale à la prévention des risques du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer sur l'harmonisation de protocoles de mesure de la qualité de l'air dans les enceintes souterraines ferroviaires.

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

QUALITÉ DE L'EAU

La RATP a équipé la majorité de ses sites industriels d'une station de traitement ERI (Eaux résiduaires industrielles). Des analyses d'auto-surveillance des rejets industriels sont effectuées sur l'ensemble des sites industriels.

Ce point est également développé au point 4.1 sur la consommation d'eau.

REJETS AU SOL

Mise en place du rejet zéro pour le site de Choisy

Le site de maintenance de Choisy a initié dès 2012 des travaux sur sa station ERI dans le but de réduire significativement sa consommation d'eau potable en traitant et en réinjectant les eaux industrielles dans les processus de maintenance via un système de tuyauterie. La consommation d'eau a été réduite de plus de la moitié en trois ans. Ce projet a obtenu un prix dans la catégorie « économie circulaire » lors de la première édition du trophée Environnement.

Les filiales de RATP Dev investissent dans l'acquisition d'équipements industriels *ad hoc*; des cuves spéciales pour recueillir les fluides et huiles de graissage (à Hong Kong Tramways) et des cuves à paroi double pour les cuves d'AdBlue⁽¹²⁾ (Cars Perrier). Au-delà de ces obligations réglementaires, plusieurs filiales utilisent des produits d'entretien et de maintenance « verts », sans solvant ou à base de savon afin d'éviter les rejets polluants au sol :

- FlexCité/TAD en France préconise le lavage écologique sans eau des véhicules;
- aux États-Unis, Fullington Auto Bus Company a procédé cette année à l'inventaire des produits et substances chimiques utilisés dans toute la compagnie afin d'employer des produits « verts » respectueux de l'environnement.

ACTIONS PRÉVENTIVES SUR LES CHANTIERS

Lors de la planification des travaux, une communication préventive est faite en amont auprès des riverains dans le cadre des projets en maîtrise d'ouvrage déléguée. L'analyse des nuisances éventuelles est établie (poussières, souillures de voiries, bruit, etc.) en vue d'actions préventives (aires de lavage des camions, arrosage des poussières, pose de murs anti-bruit provisoires, etc.). Sur le chantier Vaugirard, la SEDP déploie des écrans de jets d'eau pour éviter les dégagements de poussière et fait nettoyer les roues des camions pour ne pas salir les routes à la sortie de l'emprise chantier. L'ensemble des chantiers de prolongement des lignes 4, 11 et 12 ont mis en place un système de gestion des nuisances sonores et vibratoires qui mesure en continu (24 h/24 et 7 j/7) les niveaux de bruit et de vibration émis par les chantiers RATP. Ces niveaux sont comparés en temps réel aux valeurs fixées dans les DCE (Déclaration de consultation des entreprises). Des alertes SMS et des mails, prenant acte des solutions curatives à mettre en place, sont également transmis en temps réel aux différentes parties prenantes.

2.2 NUISANCES SONORES

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

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

PLAINTES RIVERAINS

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

En 2016, 739 plaintes ont été comptabilisées. Cette augmentation n'a pourtant pas pour origine une dégradation importante de la qualité des infrastructures. Elle traduit plutôt la variation de la sensibilité des riverains au bruit en raison de plusieurs facteurs (multi-exposition, cumul des niveaux sonores au cours d'une journée, effet socio-culturel, dégradation du cadre de vie, etc.). De même, de plus en plus de voyageurs portent une attention particulière à la qualité de service (intelligibilité des messages diffusés, bruit des équipements, etc.), qui se traduit par la nature des réclamations reçues cette année.

Lors des périodes de construction et de travaux immobiliers, la maison mère met en place des comités de pilotage de quartier avec les entreprises, les élus et les riverains, des systèmes de surveillance continue des bruits et des vibrations émises pendant les travaux ainsi que des sites Internet de proximité, conçus en collaboration avec une entreprise d'insertion liée aux technologies numériques.

Réclamations des parties prenantes concernant le bruit et les vibrations

	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
Nombre	739	734	624

RÉDUCTION DES NUISANCES SONORES

Afin de réduire les nuisances sonores et vibratoires, la maison mère met en œuvre sur son réseau francilien :

- dans le cadre des chantiers : la réalisation d'un plan de gestion des nuisances, la modélisation en amont des impacts des travaux pour adapter en conséquence les méthodes et/ou les techniques de travail (horaires, processus, communication auprès des riverains et des collectivités locales);
- le renouvellement du matériel roulant existant par des matériels plus silencieux : le dernier matériel M109 sur le RER contribue à une diminution sonore de 3,5 dB(A) par rapport au MS61 et de 1,5 dB(A) par rapport au matériel M184;
- la pose de dispositifs spécifiques : un tapis anti-vibratile sous le ballast dans les zones particulièrement sensibles sur la ligne A du RER, à la suite des travaux de RVB (Renouvellement voie ballast);
- et dans le cadre des futurs projets : la réalisation en amont d'étude des impacts acoustiques et vibratoires afin de dimensionner des solutions préventives pour ne pas nuire au cadre de vie des riverains; une vigilance particulière est apportée à la non-crédation de point noir du bruit (PNB) mono ou multi-exposition.

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

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

En 2016, l'entreprise a consacré 2,3 millions d'euros en meulage sur les réseaux métro, RER et tramway en Île-de-France.

Par ailleurs, le linéaire posé en tapis anti-vibratile par le département de l'ingénierie dans le cadre du RVB de la ligne A – tronçon central en 2016 est de 1 476 mètres + deux appareils de voie à Châtelet – Les Halles (2 x 130 mètres).

Les filiales de RATP Dev qui exploitent des réseaux ferroviaires en zone urbaine sensible s'équipent ou expérimentent elles aussi des dispositifs anti-bruit ou anti-vibratoires :

- à Florence, la filiale Gest a mis en place un train graisseur doté d'un lubrifiant anti-bruit et travaille avec les constructeurs pour en installer d'autres sur le réseau;
- en Algérie, Setram procède avec l'unité de Constantine à des opérations de maintenance prédictive et corrective de meulage des files du rail afin de limiter le bruit;
- en Afrique du Sud, BOC a installé des murs anti-bruit le long des zones sensibles. Des mesures de bruit sont effectuées deux fois par an pour vérifier la conformité aux normes et aux standards locaux.

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

Maison mère	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
Nombre	354	583	620

* Il s'agit des riverains exposés au seuil limite.

En 2016, la finalisation de la première tranche des travaux de résorption des PNB, menée depuis quatre ans dans le cadre d'une convention entre l'Ademe et la RATP sur le périmètre de la maison mère, a permis de traiter 20 logements via l'isolation acoustique des façades (fenêtres, coffres de volets roulants, grilles d'aération, portes, etc.). Les diagnostics acoustiques et thermiques effectués avant travaux dans tous les logements en situation de PNB ont montré que 49 logements étaient déjà conformes.

3 Économie circulaire

En tant qu'acteur majeur de la ville durable, le groupe RATP s'inscrit dans une démarche d'économie circulaire. L'entreprise s'efforce d'optimiser les ressources en les réduisant, mais aussi en les valorisant et en créant des synergies possibles entre les différents acteurs du territoire. Cette démarche est formalisée dans le cadre de la politique RSE du Groupe.

Pour répondre aux enjeux de la ville intelligente et durable, la RATP et la Ville de Paris ont collaboré en 2016 à la rédaction et à la signature d'une convention de partenariat pour la création d'un quartier d'affaires « circulaire ». Ce projet pilote, baptisé « Quartier des deux rives », prendra place au cœur des 12^e et 13^e arrondissements, entre la gare de Lyon et la gare d'Austerlitz. L'objectif est de créer des synergies et de développer des « boucles d'économie circulaire » entre les acteurs du territoire.

3.1 DÉCHETS : PRÉVENTION ET RECYCLAGE

Depuis plusieurs années, la RATP a mis en place un tri sélectif des déchets sur ses sites industriels et tertiaires avec la volonté de mieux

(13) Déchets d'équipements électriques et électroniques.

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

maîtriser l'ensemble des déchets produits. Aujourd'hui, près de 99 % de ses DD (Déchets dangereux) et 100 % de ses DND (Déchets non dangereux) sont valorisés.

La gestion et le tri des déchets (recyclage des ferrailles, DEEE⁽¹³⁾, etc.) constituent un des axes structurants de la politique environnementale des filiales de RATP Dev : au Royaume-Uni, Bournemouth Transport Ltd effectue un *reporting* mensuel en termes de pourcentage des matières recyclées. En Algérie, Setram a mis en place un système de management QHSE (qualité, hygiène, sécurité, environnement) en ce qui concerne la gestion des déchets.

VALORISATION DES DÉCHETS

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

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

L'entreprise étudie les possibilités d'étendre le tri des biodéchets aux principaux restaurants d'entreprise. Les filiales mènent également de nombreuses actions en ce sens :

- en France, TIM Bus (les Transports urbains de Magny-en-Vexin) effectue le tri du papier via un contrat Recy-go⁽¹⁴⁾ et procède à la récupération des piles usagées ainsi qu'à la collecte solidaire des bouchons plastiques;
- au Royaume-Uni, Bournemouth Transport Ltd mène depuis deux ans une opération globale de recyclage *Waste not, Want not*, qui englobe tous les aspects d'une démarche d'économie circulaire (ce point est développé au paragraphe 2.4.2);
- aux États-Unis, McDonald Transit Associates utilise, quand cela est possible en termes de qualité et de sécurité, des articles transformés, recyclés ou des pièces révisées de préférence aux pièces neuves;
- Promo Métro opère le tri sélectif et valorise les déchets cartonnés des commerces du réseau.

RECYCLAGE DES TENUES

À l'occasion du renouvellement de la tenue des 27 000 agents d'exploitation, la maison mère a mis en place un dispositif solidaire de collecte et de valorisation des anciennes tenues via une entreprise d'insertion, Le Relais de Soissons d'Emmaüs France. C'est un enjeu environnemental important car en France seuls 15 % des déchets textiles sont recyclés. Cette opération a permis de collecter 26 tonnes de déchets textiles, dont 87 % en valorisation matière.

Sites tertiaires et industriels impliqués dans le tri sélectif

	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
Nombre	160	163	145

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

Déchets non dangereux (quantité totale)

Hors chantier	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
Tonnes	15 775	16 453	24 415

Déchets dangereux (quantité totale)

Hors chantier	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
Tonnes	5 471	5 347	4 275

L'ensemble des déchets produits par la maison mère fait l'objet d'une valorisation matière ou énergétique.

3.2 GASPILLAGE ALIMENTAIRE

Le CRE, en charge de la restauration pour la maison mère, s'inscrit dans une démarche de développement durable en limitant l'impact sur l'environnement de son activité de restauration.

Une charte de fonctionnement général, intégrant des exigences en termes de développement durable, a été signée entre la RATP et le CRE en 2016. Il s'agira dès 2017 de :

- formaliser un plan de lutte contre le gaspillage alimentaire;
- étudier la mise en œuvre d'actions de maîtrise et de réduction des consommations d'eau et d'énergie;
- assurer un suivi et un *reporting* du tri des biodéchets sur les restaurants déjà équipés et sur ceux en cours d'aménagement.

D'ores et déjà, la filiale Promo Métro demande aux enseignes commerciales de faire don de leurs produits alimentaires invendus à des associations.

4 Utilisation durable des ressources

L'utilisation durable des ressources fait partie intégrante de la performance environnementale du groupe RATP. En lien avec l'économie circulaire, l'objectif est de produire des services tout en limitant la consommation et le gaspillage des matières premières, de l'eau et des sources d'énergie. Des campagnes de sensibilisation à l'utilisation responsable des ressources environnementales sont régulièrement menées auprès des personnels des sites industriels et tertiaires.

4.1 EAU : CONSOMMATION ET APPROVISIONNEMENT EN FONCTION DES CONTRAINTES LOCALES

RÉCUPÉRATION DES EAUX D'INFILTRATION

La maison mère recherche des possibilités d'usage des eaux d'infiltration ou eaux d'exhaure dans une logique vertueuse. Une partie de ces eaux est renvoyée vers le milieu naturel (Seine, canal Saint-Martin, canal Saint-Denis) pour éviter d'envoyer des eaux de bonne qualité en station d'épuration. Une autre partie est réutilisée par l'entreprise : par exemple, pour l'arrosage de la plateforme engazonnée du tramway T3b. L'entreprise a signé en novembre 2016 une convention de partenariat avec Eau de Paris dans le cadre de l'étude de réinjection des eaux d'exhaure dans le réseau d'eau non potable de la ville.

RECYCLAGE DES EAUX DE LAVAGE

Sur le réseau ferré, certaines stations de traitement sont équipées de système de recyclage. Depuis 2012, les nouveaux SMR (Sites de maintenance et de remisage) des tramways franciliens sont tous équipés d'un système de recyclage des eaux permettant de limiter considérablement l'utilisation des ressources en eau.

La consommation d'eau est un enjeu fondamental pour les filiales de RATP Dev :

- au Royaume-Uni, LUB a équipé en 2016 toutes les machines à laver d'un système de recyclage des eaux;
- aux États-Unis, McDonald Transit Associates a révisé son système de lavage pour maximiser la récupération des eaux, et Fullington Auto Bus Company a réduit le cycle de lavage des cars scolaires dans la limite des engagements contractuels (soit une fois par semaine);
- en Afrique du Sud, le système de recyclage quotidien des eaux de lavage des trains permet à BOC de réutiliser l'eau pendant au moins six mois.

Sites équipés d'un système de recyclage des eaux

	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
Nombre	64	68	51

Pour l'année 2016, la consommation d'eau de la maison mère communiquée est la consommation d'eau obtenue sur la base des factures réceptionnées jusqu'au 31 janvier 2017.

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

	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
m ³	1 196 071	1 186 106	1 207 034

4.2 MATIÈRES PREMIÈRES : CONSOMMATION ET MESURES PRISES

À travers sa politique RSE, le groupe RATP s'est engagé à promouvoir une démarche d'écoconception et d'écospécification de l'ensemble de ses projets (infrastructure, bâtiment, matériel roulant et système d'information), en encourageant les choix de produits ou de systèmes moins énergivores, à durée de vie plus longue et plus performants économiquement. Les stations et les sites industriels sont conçus pour minimiser les impacts sur l'environnement. Les achats de matériel roulant intègrent des spécifications environnementales.

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

En ce qui concerne les filiales, les réalisations de la SEDP répondent toutes aux critères de performance énergétique, et Promo Métro introduit d'ores et déjà un critère environnemental dans les consultations d'appels d'offres (éclairage LED, réfrigération des vitrines, etc.). Ce critère représente un tiers de la note globale.

DÉMARCHE D'ÉCOCONCEPTION

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

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

La filiale SEDP propose systématiquement :

- pour les projets confiés en MOD (Maîtrise d'ouvrage déléguée) : une démarche d'écoconception visant à réduire l'impact environnemental des ouvrages sur leur cycle de vie via des certifications HQE BREEAM ou LEED⁽¹⁵⁾; intégration d'une AMO qualité environnementale sur tous les projets MOD et d'un programme de base sur l'ensemble des ouvrages conçus ou rénovés dans un document *Préconisations environnementales SEDP*;
- pour les surfaces tertiaires exploitées : un cahier des charges environnementales pour les matériaux de second œuvre, incluant des matériaux A+ pour la qualité de l'air et des matériaux certifiés NF ou Écolabel européen.

À RATP Dev, Céobus dans le Vexin a terminé la construction d'un dépôt écoconçu qui inclut un système de récupération et de traitement des eaux de lavage des bus et des cars, des cuves souterraines de stockage des lubrifiants, ainsi que des terrasses végétalisées.

« POLITIQUE PAPIER »

Reconnaissant les impacts négatifs sur l'environnement des papiers non écoresponsables, la maison mère poursuit une « politique papier » écoresponsable en réduisant les consommations, en améliorant leur écoresponsabilité tout en sensibilisant son personnel. La maison mère privilégie l'utilisation de supports de communication et de papier respectueux de l'environnement en recourant le plus possible au papier recyclé, écolabellisé PEFC (Programme européen des forêts certifiées) et/ou FSC (*Forest stewardship council*). En 2016, la maison mère a fait appel à Riposte Verte pour renforcer les objectifs et les actions de sa « politique papier ». Près de 4 000 participants ont répondu à l'enquête individuelle mise en ligne sur l'intranet.

Opération *Waste not, Want not* à Bournemouth

La filiale Bournemouth Transport Ltd (Yellow buses) mène depuis deux ans une opération de recyclage *Waste not, Want not*. Cette opération recouvre tous les aspects d'une démarche d'économie circulaire (environnementaux, sociaux et sociétaux). Tout en limitant les déchets, l'objectif est d'améliorer les relations partenariales et solidaires avec les entreprises et associations locales dans le cadre des collectes de recyclage, etc. Les DND ont été récupérés cette année par d'autres associations caritatives (les téléphones mobiles par Local Air Ambulance, des chaussures par le Variety Club, etc.).

4.3 CONSOMMATION D'ÉNERGIE ET RECOURS AUX ÉNERGIES RENOUVELABLES

Les modes de transport collectif consomment relativement peu d'énergie par voyageur transporté. Le trajet d'un voyageur en métro ou en RER nécessite huit à dix fois moins d'énergie que le même parcours en voiture particulière; un bus, deux fois moins. Pour autant, la maison mère s'est engagée à réduire d'ici à 2025 ses consommations d'énergie de 20 % et ses émissions de GES de 50 % par voyageur-kilomètre par rapport à l'année de référence 2015. Pour cela, d'importants efforts de modernisation du parc ferroviaire et du matériel roulant dans le Groupe sont mis en œuvre.

MODERNISATION DU PARC DE TRAINS

La modernisation du parc de matériels roulants est un levier important pour l'amélioration des consommations d'énergie. La modernisation du parc des matériels roulants ferroviaires du métro parisien s'est poursuivie en 2016 : après les lignes 2 et 5, le métro fer MF01 équipe intégralement la ligne 9 du métro parisien.

La modernisation du parc des matériels roulants de la ligne A du RER se poursuit également avec le matériel d'interconnexion MI09.

RÉCUPÉRATION D'ÉNERGIE AU FREINAGE

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

Sur le matériel MF01, une amélioration de la performance de freinage électrique à basse vitesse est en cours sur les lignes 5 et 9. Cette évolution consiste en l'optimisation de la régénération d'énergie par un freinage électrique jusqu'à très basse vitesse (fixé initialement à 15 kilomètres/heure, le seuil de substitution vers le frein mécanique passe à 3 kilomètres/heure), permettant ainsi une réduction du bruit de crissement à chaque arrêt, une réduction de la consommation énergétique globale, ainsi qu'une réduction de l'émission de particules fines et de l'usure des semelles de frein.

100 % DES GARES ET STATIONS ÉCLAIRÉES PAR LED

En mai 2016, avec un an d'avance sur son programme de *relamping* des gares et stations, la RATP est devenue le premier grand réseau historique totalement converti à l'éclairage LED dans toutes ses stations et gares. Ce renouvellement de 250 000 points lumineux va permettre de réduire de 50 % leur consommation électrique et d'autant les émissions associées de gaz à effet de serre.

ÉNERGIES RENOUVELABLES ET ÉNERGIES DE RÉCUPÉRATION

Dès la phase conception de ses projets ou dans le cas de projet de rénovation majeure, la maison mère étudie systématiquement l'opportunité de recourir aux énergies renouvelables et aux énergies

(15) BREEAM : *Environmental assessment method* – LEED : *Leadership in energy and environmental design*.

de récupération. À titre d'exemple, la RATP a équipé plusieurs de ses sites industriels de panneaux solaires. L'opportunité d'implanter des panneaux solaires est étudiée chaque fois au cas par cas, en fonction des besoins du site, de l'orientation du bâtiment. À ce jour, la RATP a installé environ 1 500 m² de panneaux solaires sur ses installations.

RATP DEV : DES MESURES ADAPTÉES AU TERRAIN

- Open Tour à Paris a effectué un important travail de maintenance des bus (réglage des moteurs, ajout d'additif dans le carburant et baisse des kilomètres haut-le-pied par la création de parkings de remisage de proximité intra-muros). Ces parkings déportés ont permis d'économiser 550 tonnes de CO₂, 120 000 kilomètres et 70 000 litres de gasoil. La filiale a également installé en 2015 des boîtiers d'écoconduite sur un tiers de son parc, ce qui a fait baisser de 5 % la consommation de carburant.
- FlexCité 94 expérimente un véhicule électrique pour PMR (Electron II TPMR) en partenariat avec le constructeur carrossier Gruau. Cette expérimentation illustre la volonté du Groupe de se positionner comme pionnier de la mobilité durable, et en particulier de la mobilité des PMR.
- TVM (Transports des voyageurs du Mantois) a mis en circulation, dans le cadre du développement de son offre (de +20 %), 11 bus hybrides, ce qui a fait baisser la consommation de gazole de plus de 15 %.
- TP2A a économisé 70 tonnes de CO₂ par an en mettant en circulation quatre véhicules électriques pour opérer les relèves des conducteurs.
- CTLB (Compagnie de transport du Lac du Bourget) opère un suivi des consommations énergétiques et des ressources en matières premières; il est accompagné d'une mesure d'intéressement du personnel aux économies réalisées.
- Aux États-Unis, McDonald Transit Associates a réalisé une analyse des coûts complets. Sur un parc total de 250 véhicules, Fullington Auto Bus Company a fait l'acquisition de 6 nouveaux autocars et 13 bus scolaires plus sobres en énergie : 28 litres au 100, au lieu de 43 litres.

Driwell project à Londres

LUB a mis en place un système de télématique informant en temps réel le conducteur de la qualité de la conduite. Les objectifs : améliorer les standards de conduite, et par conséquent l'expérience des passagers ainsi que la consommation de carburant. Les résultats sont particulièrement encourageants avec une réduction du taux d'accident, des heures d'immobilisation des bus au dépôt et des émissions de CO₂.

Consommation totale d'énergie

	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
GWh	3 367,51	3 387,36	3 009,21

Répartition de la consommation d'énergie par usage en %

En kWh (pour calcul des %)	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
Traction ferroviaire	33,6	34,6	37,5
Traction bus	46,0	45,4	40,7
Bâtiment	20,4	20,0	21,8

En 2016, on constate une baisse de la consommation globale d'énergie de l'ordre de 1 % par rapport à 2015 pour la maison mère. Cette baisse s'explique par la diminution des consommations d'énergie des tractions ferrées et bus, résultant notamment de la modernisation du parc de matériels roulants de la ligne A et de la ligne 9 du métro.

4.4 UTILISATION DES SOLS

Rappel méthodologique : l'utilisation des sols est entendue ici au sens d'affectation des sols. Les actions menées pour cette thématique ne sont mentionnées que pour la maison mère dans la mesure où les filiales du Groupe ne sont pas propriétaires des emprises au sol.

En transformant des sites industriels en lieux de vie « intégrés », la RATP a l'opportunité d'inventer des formes urbaines nouvelles et de s'affirmer comme un acteur majeur de la ville. La modernisation du patrimoine immobilier de l'entreprise et son adaptation aux besoins croissants de l'exploitation du réseau sont des enjeux d'avenir liés au développement des villes. De nombreux projets de restructuration de ses sites industriels franciliens ont été mis en œuvre ces dernières années : ils témoignent de l'expertise d'insertion urbaine de l'entreprise et ils participent au renouvellement et à la mixité sociale des quartiers. En Île-de-France, d'ici à 2025, plus de 3 200 logements seront construits, dont plus de 2 100 logements sociaux, accompagnés d'équipements publics.

Les deux projets ci-dessous sont des exemples de la politique d'intégration urbaine et de mixité fonctionnelle menée par la RATP conjointement avec la Ville de Paris car ils permettent à l'entreprise de développer à la fois son outil de production et d'optimiser son emprise industrielle en alliant l'emploi, le logement et les équipements.

LES ATELIERS VAUGIRARD

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

LES ATELIERS JOURDAN-CORENTIN-ISSOIRE

Le projet des Ateliers Jourdan-Corentin-Issoire, à proximité du parc Montsouris et du boulevard Jourdan, s'inscrit également dans le vaste plan de modernisation et d'agrandissement de sites industriels parisiens de la RATP. L'objectif est de participer au renouveau du quartier et de favoriser la mixité sociale. C'est un projet d'envergure, d'une surface de 2 hectares : dès 2017, il comprendra en sous-sol le nouveau centre bus et, en superstructure, des équipements et 650 logements. Il accueillera également un projet d'agriculture urbaine de 500 m².

5 Changement climatique

5.1 POSTES SIGNIFICATIFS D'ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES)

La maison mère réalise un bilan actualisé de ses émissions de GES tous les trois ans. Ce bilan permet de mesurer les émissions directes et indirectes liées à l'activité de l'entreprise. Il correspond aux scopes 1, 2 et 3 de la méthode Bilan Carbone®. Réalisé en 2015 (année de référence 2014), ce bilan montre que les postes significatifs d'émissions de GES de la RATP sont les émissions liées à la consommation d'énergie nécessaire au transport des voyageurs (énergie de traction) et au fonctionnement des bâtiments. Ces deux postes représentent de l'ordre de 75 % des émissions de GES liées à l'activité de la maison mère. Les 25 % d'émissions de GES restants sont pour l'essentiel dus aux achats (13 %) et aux déplacements professionnels et domicile-travail des agents (9 %).

Le bilan des émissions de GES réalisé en 2015 montre une diminution de 10 % des émissions de GES liées à la consommation énergétique par voyageur-kilomètre transporté sur la période 2004-2014. C'est un bilan très positif, qui résulte directement de la politique énergie volontariste mise en œuvre par la RATP.

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

BUS2025 : LE MODE BUS DANS LA VILLE DE DEMAIN

Le 30 mai 2016, le premier bus standard 100 % électrique a été mis en service sur la ligne 341 à Paris entre Charles de Gaulle – Étoile et Porte de Clignancourt. L'intégration de ce premier bus 100 % électrique marque une étape décisive vers la transition énergétique des bus d'Île-de-France décidée par le Stif et traduite dans le plan Bus2025 (voir paragraphe 2.1).

TOT à Londres expérimente sur un bus un système de post-traitement des gaz d'échappement, adapté aux zones vertes ULEZ (*Ultra low emission zone*) de l'hypercentre de Londres.

Staff transport à Bournemouth

Bournemouth Transport Ltd a opté pour la mise en place d'un projet de mobilité alternative *Staff transport* pour ses salariés (vélos, pistes cyclables, services de bus et installation de douches) plutôt que de créer des places de parking supplémentaires. Cette action, qui participe à la réduction des émissions de GES, a été récompensée lors de la première édition du trophée Environnement.

DÉVELOPPEMENT D'UN ÉCOSYSTÈME DE MOBILITÉ URBAINE

Le groupe RATP, grâce à son expérience et à sa position de leader sur le marché francilien de la mobilité, propose des offres de services de mobilité complémentaires aux transports en commun dans le cadre d'un programme global appelé « Porte à Porte » (vélo, TAD⁽¹⁶⁾, auto-partage, etc.). L'objectif poursuivi est de contribuer à réduire la

dépendance des Franciliens à la voiture individuelle. Parmi les nouveaux services proposés actuellement :

- 600 places de stationnement vélo avec arceaux non couverts;
- 1 290 places en consignes collectives sécurisées pour les vélos, accessibles sur abonnement, à proximité immédiate des gares et stations.

Les projets de nouvelles stations de métro intègrent cette dimension d'écomobilité avec la création d'espaces d'information multimodale pour simplifier et optimiser le voyage des clients.

CHANTIER AUBERVILLIERS – LIGNE 12

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

CHARTRE OBJECTIF CO₂

Les filiales STDM (Société des transports départementaux de la Marne), Champagne Mobilités et STI Centre ont renouvelé pour trois ans leur signature à la charte Objectif CO₂⁽¹⁷⁾ du transport routier. STI Centre a homologué dans ce cadre son système de filtres à particules.

En 2016, les émissions de GES du groupe RATP ont augmenté significativement pour les bâtiments (+16 %) et ont baissé sensiblement pour la traction (-1 %). Ces évolutions s'expliquent en partie par l'évolution du périmètre des filiales.

Pour la maison mère, l'efficacité carbone des modes ferrés – métro, tramway et RER – est stable par rapport à l'année 2015. Elle est en moyenne de 3,6 gCO₂ par voyageur-kilomètre transporté. En comparaison, les émissions de GES pour un parcours en voiture sont en moyenne de 162 gCO₂ par voyageur-kilomètre.

Émissions de gaz à effet de serre des bâtiments*

	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
Tonnes de CO ₂ équivalent	111 937,0	99 249,7	93 636,0

* Voir note méthodologique.

Émissions de gaz à effet de serre de la traction*

	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
Tonnes de CO ₂ équivalent	618 031,0	623 948,0	521 861,0

* Voir note méthodologique Indicateur Groupe hors la filiale OVS (Orlyval Service).

5.2 ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

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

(16) TAD : Transport à la demande.

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

Le risque climatique majeur est le risque inondation des réseaux souterrains. La maison mère a donc engagé un diagnostic des vulnérabilités des réseaux liées à la nappe phréatique.

RISQUE MAJEUR DE CRUE

Ce point est traité avec précision dans la thématique dédiée aux moyens de prévention contre les risques environnementaux (voir point 1.3).

PLANS DE PRÉVENTION À RATP DEV

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

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

6 Protection de la biodiversité

La RATP établit une analyse systématique du patrimoine existant (infrastructures et bâtiments) pour étudier la possibilité de végétaliser et aussi d'intégrer de l'agriculture urbaine en complétant les trames vertes existantes.

La RATP soutient l'objectif de la Mairie de Paris « 100 hectares de toitures et de murs végétalisés, dont 30 dédiés à l'agriculture urbaine d'ici à 2020 ». Dans le cadre du protocole signé avec la Ville de Paris pour la création de 2 000 logements, la SEDP a réservé 40 000 m² à la végétalisation des toitures et aux jardins, dont un tiers dédié à l'agriculture urbaine.

- Les sites tertiaires de la maison mère (siège social, Noisiel et Neuilly-Plaisance) sont couverts de 4 000 m² de surfaces végétalisées, entretenues sans produit phytosanitaire par un Esat. Les projets de réaménagement des sites industriels prévoient des parcelles importantes de surface végétalisée : 65 % pour le projet de réaménagement des Ateliers Vaugirard.
- L'entreprise a installé au siège social un démonstrateur d'agriculture urbaine de 200 m², en partenariat avec l'université AgroParisTech (Institut des sciences et industries du vivant et de l'environnement). Elle a expérimenté, le long des voies de la ligne B du RER, l'écopâturage, une technique alternative de gestion des espaces verts visant à limiter l'usage d'engins mécaniques.
- Céobus a monté une barrière de protection végétale à l'entrée du site avec des essences locales de la liste autorisée par le parc régional du Vexin français. C'est un projet à la fois paysager et RSE car il apporte, au-delà de l'amélioration du confort visuel, un mieux-être des salariés.
- Les abeilles de Setram : cinq ruches ont été installées dans l'enceinte du dépôt de Constantine. Ce projet écoresponsable est une initiative locale dont l'objectif est d'agir concrètement pour l'environnement en participant à la protection de la biodiversité.

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

(19) Au 31 octobre 2016.

(20) Les *ABNL Non-Profit Awards* sont décernés dans le cadre de l'émission « À But Non Lucratif » (BFM Business), dédiée aux entreprises s'engageant dans des actions citoyennes, solidaires ou humanitaires. Ils récompensent des actions d'intérêt général co-construites par des entreprises et des associations, ONG ou fondations.

- BOC a engagé un plan d'actions pour lutter contre les plantes invasives et pour implanter de la végétation locale adaptée au climat sud-africain, dans la continuité des grandes lignes fixées dans le *Biodiversity Act* de l'EMP (*Environmental management plan*).

INFORMATIONS SOCIÉTALES

En matière d'impact sur les territoires et sur ses parties prenantes, le Groupe s'appuie sur les principes d'éthique d'entreprise et d'éthique citoyenne décrits dans son code éthique qui garantissent notamment la conformité de ses pratiques avec les règles en vigueur dans ses relations avec ses sous-traitants et fournisseurs.

1 Impact territorial, économique et social de l'activité du Groupe

Développer et améliorer les transports publics, c'est contribuer efficacement au développement économique et social d'un territoire qui jouira d'une plus forte attractivité (installation d'entreprises, commerce, tourisme). Chaque euro investi dans le transport public génère jusqu'à cinq euros de retombées dans le reste de l'économie⁽¹⁸⁾.

1.1 EMPLOI ET DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

Acteur majeur de l'économie régionale et nationale, la RATP participe à l'emploi et au développement économique des territoires sur lesquels elle opère. Au-delà de ses 45 000 salariés en Île-de-France, la maison mère génère des emplois au travers de ses achats, tout au long de la chaîne de fournisseurs de rang 1 à n. En 2016, les dépenses achats, d'un montant de 2 562 millions d'euros (2 605 millions d'euros en 2015), ont représenté 24 652 emplois indirects, dont 65 % en Île-de-France et 20 % dans le secteur de la construction. En prenant en compte l'impact de ces salaires (consommation et taxes), cela représente 43 988 emplois indirects et induits soutenus par les achats (42 658 en 2015).

Emplois indirects*

	2016**	2015
Nombre d'emplois indirects générés par les achats (CA facturé)	24 652	25 738

* Cet indicateur intègre les données de la SEDP, mandataire pour la gestion immobilière.

** Changement de méthodologie en 2016.

La Fondation groupe RATP contribue aussi à la dynamique économique et sociale des territoires en soutenant des projets associatifs autour de l'accès à l'éducation, à la culture et à l'emploi et l'entrepreneuriat, avec l'ambition de contribuer à lever les freins empêchant les publics fragiles d'accéder pleinement à la vie de la cité. En matière d'emploi et d'entrepreneuriat, 20 conventions ont ainsi été signées avec 65 associations, au profit de près de 13 000 bénéficiaires⁽¹⁹⁾.

Fin 2016, la Fondation et l'Association pour le droit à l'initiative économique (Adie) ont reçu le prix « Solidarités », lors des *ABNL Non-Profit Awards*⁽²⁰⁾ pour leur action commune en faveur de l'accom-

pagement de personnes éloignées de l'emploi en vue de la création d'activité. Ce prix vient récompenser un partenariat démarré en 2012 et qui a concerné en 2016 une dizaine de zones géographiques dans lesquelles l'Adie et la RATP et ses filiales sont implantées⁽²¹⁾.

1.2 SUR LES POPULATIONS RIVERAINES ET LOCALES

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

En matière de logement, la RATP mène depuis vingt-cinq ans une politique volontariste, notamment grâce à ses filiales immobilières SEDP (aménageur) et Logis-Transports (entreprise sociale pour l'habitat). À l'occasion de la modernisation de ses garages et ateliers de maintenance, elle les transforme pour accueillir aussi des logements sociaux et privés, des espaces publics, des bureaux, mixant les usages et les populations et s'affirmant ainsi comme un acteur majeur de la ville durable, au-delà de son rôle clé pour la mobilité. Début 2016, elle a inauguré à Paris un centre bus semi-enterré, intégré dans un projet immobilier incluant 30 000 m² de bureaux en surélévation, l'extension d'un collège limitrophe et d'une crèche. Dans le cadre du protocole signé en 2014 avec la Ville de Paris pour la création de 2 000 logements à Paris⁽²²⁾ d'ici à 2024, les travaux préparatoires ont débuté sur le site des ateliers de maintenance de Vaugirard (ligne 12), l'un des huit sites industriels déjà identifiés. Ce projet permettra la création de près de 500 logements à terme, dont une centaine de logements sociaux, et d'une halte-garderie. Des concours d'architecture ont été organisés sur deux autres de ces sites.

La maison mère poursuit depuis plus de vingt ans une politique d'assistance aux personnes en situation d'exclusion rencontrées sur ses réseaux franciliens. Une structure opérationnelle dédiée, le Recueil social, entre en contact avec ces personnes et les accompagne si elles le souhaitent vers des structures d'hébergement. En 2016, la RATP a par ailleurs reconduit la convention signée avec Emmaüs Solidarité relative à la structure d'accueil de jour situé à Charenton-le-Pont, qui a accueilli près de 1 000 personnes en situation de grande exclusion depuis son ouverture mi-2014.

La RATP maintient son engagement dans la lutte contre les violences faites aux femmes, en écho au 5^e plan gouvernemental dans ce domaine. Dans le cadre du plan d'actions lancé en 2015, elle a renforcé les dispositifs d'alerte, grâce à la mise en place d'un numéro d'alerte dédié, conjointement avec SNCF, et contribué à mieux faire connaître l'application de signalement « Handsaway », via la plateforme RATP Apps et sa page Facebook. Elle a enfin participé à un groupe de travail avec la Mission interministérielle de protection des femmes contre les violences et de lutte contre la traite des êtres humains (Miprof) pour l'élaboration d'un module de formation à la problématique des violences faites aux femmes, destiné à ses personnels au contact du public, dès leur formation initiale. Les personnels en station et en gare en bénéficient, comme bientôt les agents du GPSR⁽²³⁾.

La Fondation a soutenu 503 projets au profit de 42 148 bénéficiaires en 2016⁽²⁴⁾ sur les territoires du Groupe. Ces projets sont le plus souvent portés par des structures créées par les habitants ou par des établissements culturels ou d'enseignement menant une politique active en faveur des quartiers défavorisés. En 2016, tous les partenariats relatifs à l'accès à la culture et à des bourses d'études ont été renouvelés pour des durées de trois à quatre ans. De nouvelles associations ont aussi été soutenues, comme la Fédération des ensembles vocaux et instrumentaux spécialisés (Fevis) pour son projet d'accès à la culture musicale de 1 000 collégiens du Pas-de-Calais, ou le Labo des histoires, qui a initié 35 000 enfants et jeunes adultes à l'écriture.

2 Relations avec les parties prenantes

2.1 CONDITIONS DU DIALOGUE AVEC CES PARTIES PRENANTES

2.1.1 LES INSTITUTIONNELS

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

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

Ces relations vont au-delà des liens contractuels. En 2016, la RATP a activement contribué à la concertation sur le Grand Paris des bus, lancée par la région Île-de-France auprès du public. Cette consultation, qui a rassemblé collectivités, associations et acteurs de la mobilité, visait deux objectifs : une restructuration du réseau de bus de Paris et la mise en place d'un plan d'amélioration à l'échelle de la région. Ce volet s'est achevé en fin d'année. À cette occasion, le Groupe a publié un cahier d'acteur pour présenter sa vision du bus de demain et son ambition de proposer des offres de transport adaptées aux enjeux de mobilité de la région, poursuivant ainsi la réflexion lancée en 2014 par la maison mère dans le cadre du plan Bus2025.

Pour RATP Dev, la nature des relations avec les institutionnels dépend des termes des contrats, variables d'un pays à l'autre, notamment en ce qui concerne le partage des risques industriels et commerciaux. Les filiales échangent avec les collectivités locales et contribuent activement aux débats sur le transport, entretenant un lien dynamique avec les autorités en charge des territoires. Ces échanges se sont ainsi traduits en 2016 à la Setram par une réflexion avec la direction des transports d'Oran pour la restructuration du réseau bus de rabattement vers le tramway.

(21) Grâce à ce partenariat, plus de 140 personnes ont été accompagnées dans leur projet de création d'entreprise depuis 2012. En 2016, 40 micro-entrepreneurs supplémentaires ont été soutenus, à Valenciennes, La Courneuve et Créteil. En outre, un local mis à disposition de l'Adie par la RATP en 2015 à la station de métro Gallieni a permis à une dizaine micro-entrepreneurs de se préparer *in situ* à la gestion d'un commerce en présentant leurs produits dans la boutique éphémère – le Quai des créateurs – qui y est installée.

(22) Dont au moins 50 % de logements sociaux.

(23) Groupe de protection et de sécurité des réseaux, services internes de sécurité de la RATP.

(24) Au 31 octobre 2016.

2.1.2 LES ASSOCIATIONS DE VOYAGEURS

L'écoute des associations de voyageurs est une préoccupation constante du groupe RATP, au conseil d'administration duquel siègent deux représentants d'association.

En Île-de-France, une convention signée en 1996 a créé une instance d'échange permanent avec les associations agréées. Les thèmes traités sont définis en fonction des souhaits des associations et de la RATP; les travaux font l'objet d'un rapport annuel. En 2016, une trentaine de sujets ont été abordés, dans un esprit d'ouverture, encourageant la participation de tous. Les discussions ont permis d'aborder des sujets stratégiques, notamment l'évolution des déplacements et l'intermodalité à l'horizon 2025, d'évoquer des projets de grande ampleur (prolongements des lignes 14 et 12) et de prendre en compte les questions du quotidien, telles que les systèmes d'information voyageurs, l'évolution des services aux clients, la maîtrise du territoire ou la propreté dans les espaces.

Par ailleurs, des représentants d'associations de consommateurs nationales agréées siègent au sein de l'organe collégial paritaire qui désigne le médiateur de la RATP, dont le rôle a été renforcé dans le cadre de l'ordonnance n° 2015-1033 du 20 août 2015 relative au règlement extrajudiciaire des litiges de consommation. Depuis janvier 2016, la médiatrice de la RATP a compétence sur l'ensemble des filiales françaises du Groupe en charge de transports collectifs et peut être saisie directement en ligne via un nouveau site Web (http://www.ratp.fr/fr/ratp/vch_124175/mediateur).

En matière de relations avec leurs clients, certaines filiales ont pour seule interlocutrice l'autorité organisatrice; d'autres entretiennent des relations plus directes, via des panels de voyageurs, des comités d'usagers ou de riverains, des associations de consommateurs.

Le Groupe échange aussi avec les voyageurs par le biais des réseaux sociaux. En Île-de-France, chacune des lignes de métro, de RER et de tramway exploitées par la RATP dispose d'un compte Twitter depuis 2014. Un compte dédié au service clientèle complète ce dispositif digital. De plus en plus de filiales recourent elles aussi à Internet – notamment pour répondre plus efficacement aux réclamations – et aux réseaux sociaux pour renforcer la proximité avec les voyageurs (STS, Vienne Mobilités, Champagne Mobilités, STDM, Gest).

2.1.3 LES ASSOCIATIONS DE DÉFENSE DE L'ENVIRONNEMENT

Un représentant de la maison mère siège au conseil d'administration d'Airparif, association agréée de surveillance de la qualité de l'air francilien, et est membre de Bruitparif (observatoire du bruit en Île-de-France). La RATP entretient aussi une collaboration avec l'Ademe. Depuis 2010, elle est engagée dans la réduction des points noirs du bruit (PNB) identifiés sur les communes d'Arcueil, de Cachan et de Gentilly. Ses experts sont en lien avec les riverains impactés par des nuisances acoustiques ou vibratoires. Elle est en outre liée par des conventions quadripartites (région, conseil général, communes) pour promouvoir une mobilité durable en Île-de-France. Ces aspects sont traités dans le volet environnemental du présent reporting.

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

(26) Association française contre les myopathies (AMF), allegro fortissimo (lutte contre les discriminations à l'encontre des personnes de forte corpulence), association des paralysés de France (APF), association des personnes de petite taille (APPT), conférence régionale des retraités et personnes âgées (Corepa), confédération française pour la promotion sociale des aveugles et amblyopes (CFPSAA), union nationale de familles et amis de personnes malades et/ou handicapées psychiques (Unafam), union nationale des associations de parents et amis de personnes handicapées mentales (Unapei), union nationale pour l'insertion sociale du déficient auditif (Unisda).

2.1.4 LES ASSOCIATIONS REPRÉSENTANT LES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP ET À MOBILITÉ RÉDUITE

Conformément à la loi de 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, le groupe RATP poursuit la mise en accessibilité de ses réseaux de bus et de RER⁽²⁵⁾ : aujourd'hui, 100 % des lignes de tramway et des bus parisiens, 70 % des bus de banlieue, la ligne 14 du métro et 63 des 65 gares RER de la RATP sont accessibles. Parallèlement, la maison mère mène une politique de service visant à l'égalité d'accès au transport. Ses 27 000 salariés au contact de la clientèle sont formés pour répondre aux besoins spécifiques des PMR.

La maison mère pilote un travail collaboratif permanent avec les représentants des personnes en situation de handicap, avec une logique de progrès continu, sur la base d'un protocole de concertation conclu avec neuf associations représentatives des différentes situations de handicap⁽²⁶⁾.

En 2016, elle a lancé Equisens, un ambitieux projet d'aménagement des espaces du métro et du RER visant à permettre aux personnes déficientes sensorielles de se déplacer en sécurité et autonomie. Le projet concerne les 365 stations de métro et gares de RER de la RATP et suppose notamment d'équiper plus de 3 500 escaliers fixes de bandes d'éveil et de vigilance (BEV) et de nez de marche. D'autres aménagements sont prévus, concernant le repérage sonore des entrées de métro et de gare, la signalétique, l'éclairage et l'acoustique pour un meilleur accès à l'information visuelle et sonore.

Par ailleurs, la démarche de labellisation S3A (accueil, accompagnement et accessibilité), qui marque l'engagement pour l'accueil et l'information des personnes en situation de handicap mental, s'est poursuivie sur les lignes A et B du RER. Un support pédagogique sur le sujet à destination des agents d'accueil est venu enrichir la série de films d'animation « Accessible ensemble ». Fin 2016, un autre film a été produit pour rappeler aux conducteurs de bus les gestes à avoir vis-à-vis des PMR.

La plupart des filiales françaises entretiennent des relations régulières avec différentes associations de PMR (APF, Jaccede.com), en lien avec la maison mère, dans le cadre d'une démarche transversale pour favoriser les échanges et mutualiser les contributions. Ce dialogue permet la mise en place de démarches autour de plusieurs axes :

- la sensibilisation/formation des personnels à l'accueil et à la prise en charge des PMR (CTY, Moulins Mobilité, STI Centre, TP2A), notamment grâce à la mission accessibilité de la maison mère, qui met en place ce type de dispositifs sur demande des filiales;
- l'action en faveur de l'insertion professionnelle des personnes en situation de handicap en recourant à des établissements et services d'aide par le travail et à des entreprises adaptées employant des personnes en situation de handicap pour des prestations d'entretien d'espaces verts, de recyclage, de fourniture de matériel, de livraison de plis (Céobus, FlexCité TAD, Ixxi) ou à travers différents dispositifs tels que stages de découverte pour personnes en reconversion, préparation opérationnelle à l'emploi individuelle de travailleurs handicapés ou recours à l'Agefiph pour des recrutements ponctuels (STI Centre, STI Allier);

- la valorisation de la qualité de service pour les filiales du Groupe spécialisées dans le transport des PMR en s'inscrivant dans une démarche pour obtenir la certification Qualicert⁽²⁷⁾ (FlexCité 92), avec une charte de la bientraitance (FlexCité 94). Lors du salon Autonomic en juin 2016, le Groupe a présenté aux personnes en situation de handicap, aux aidants et aux collectivités les avancées en matière d'accessibilité sur ses réseaux et la complémentarité des services offerts sur le réseau francilien par la RATP avec ceux de ses filiales spécialisées dans le transport des PMR.

À l'étranger, les filiales entretiennent de la même manière des relations avec les associations en charge des populations vulnérables – qu'il s'agisse de personnes en situation de handicap ou de seniors – et déploient des dispositifs pour leur bonne prise en charge dans les transports : Bournemouth Transport Ltd a développé un ensemble d'actions de sensibilisation/formation internes sur les troubles mentaux et les signes de sénilité, en partenariat avec une association spécialisée, et des référents internes sur le sujet ont été formés par l'université de Bournemouth; Cilia Italia a amélioré l'accessibilité de son parc bus, avec l'acquisition en 2016 de matériels équipés de rampes d'accès.

2.1.5 LES ASSOCIATIONS OU LES STRUCTURES D'INSERTION

La maison mère multiplie les actions avec les associations ou les structures d'insertion professionnelle. Ainsi, elle s'adresse à différents organismes d'insertion et espaces d'intervention au service de jeunes et/ou d'adultes, comme les missions locales, les Écoles de la deuxième chance (E2C) ou les établissements pour l'insertion dans l'emploi (Epid). Dans le même esprit, elle a participé en 2016 à environ 70 forums emploi en partenariat avec les collectivités locales. Elle poursuit en outre ses ateliers de mobilité, démarche pédagogique visant à expliquer l'utilisation des transports (lecture de plans, connaissance des différents modes...) à des populations socialement fragiles. L'objectif est de les rendre plus autonomes dans leurs déplacements, notamment pour la recherche d'un emploi, et ainsi faciliter leur intégration. En 2016, environ 400 ateliers mobilité pour environ 3 500 bénéficiaires ont été assurés par des salariés de la maison mère et une vingtaine par Agir ABCD ou la Fondation Agir contre l'exclusion (Face), dans le cadre d'une convention. Pour mémoire, en 2015, près de 300 ateliers avaient été animés par des salariés du Groupe, au profit de 2 500 bénéficiaires.

Les filiales sont très impliquées et les initiatives sont multiples, avec différents acteurs de l'insertion :

- beaucoup sont menées avec Pôle emploi, à travers plusieurs dispositifs : RATP Dev et Pôle emploi ont signé un partenariat pour faciliter la mobilité des demandeurs d'emploi en reprise d'activité, élargissant à toutes les filiales françaises de RATP Dev un dispositif déjà en place dans plusieurs d'entre elles, qui prévoit notamment la prise en charge par la filiale locale des frais de transport pour les demandeurs d'emploi durant le mois de leur reprise d'activité. Autres exemples : STI Centre a mis en place quatre POE⁽²⁸⁾, au bénéfice d'une quarantaine de personnes qui ont trouvé ensuite un emploi; Ixxi a fait de même pour des demandeurs d'emploi hautement diplômés, dont la majorité a été recrutée en CDI à l'issue. Mobicité accueille des demandeurs d'emploi pour des évaluations en milieu de travail;

- plusieurs filiales mènent des actions en faveur de l'alternance et de l'apprentissage, particulièrement dans les métiers de la maintenance (Céobus, OVS); d'autres poursuivent une politique d'insertion des jeunes en difficulté grâce aux contrats de professionnalisation, par exemple en tant qu'agents d'ambiance (CTVMI). STI Nièvre pilote un groupement d'employeurs pour la qualification et l'insertion (Geqi) sur les métiers d'auxiliaire d'ambulance et de conducteur de car et qui va s'élargir au secteur du déménagement. D'autres actions sont menées, avec les conseils départementaux pour les bénéficiaires du RSA dans le cadre du contrat unique d'insertion (FlexCité 92), avec les missions locales (TVM⁽²⁹⁾), avec des entreprises d'insertion par le travail temporaire, des associations d'insertion (STI Allier, TP2A) et avec les Écoles de la deuxième chance (FlexCité 94, Sqybus);
- CTVH participe à un dispositif original avec la scène de théâtre nationale de Valenciennes, visant à redonner confiance à des demandeurs d'emploi à travers la création artistique et l'apprentissage des métiers de la métallurgie;
- dans le cadre des projets dont elle a la charge, la SEDP intervient comme facilitateur pour l'insertion de personnes durablement éloignées de l'emploi;
- à l'international, les programmes pour la réinsertion d'anciens militaires se poursuivent à London United Buses et à Fullington Auto Bus Company, comme le partenariat de Hong Kong Tramways avec une association qui prend en charge les nouveaux immigrants.

En 2016, la Fondation a poursuivi ses partenariats de proximité en faveur de l'insertion professionnelle. Mobilisée pour lutter contre le décrochage scolaire dans le cadre du programme de l'Alliance pour l'éducation, dont elle est membre, elle a accompagné des jeunes de tous âges issus de quartiers prioritaires pour des actions d'insertion professionnelle par le sport. Elle a aussi poursuivi son soutien à l'association La Fabrik et à son programme de préparation à l'emploi par le théâtre, en lien avec la mission locale de Bondy, en Seine-Saint-Denis.

2.1.6 LES RELATIONS AVEC LES ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT

La maison mère entretient de nombreux partenariats avec les établissements d'enseignement, au titre des contrats de professionnalisation (CFI Orly, IUT de Cachan, université Paris-Est Marne-la-Vallée...) ou dans le cadre de la promotion sociale, sous la forme de périodes de professionnalisation (Cesi, université de Cergy, Afpa, Aforp, Conservatoire national supérieur des arts et métiers). Elle est également partenaire de formations professionnelles aux côtés d'autres grands groupes (SNCF, Eurotunnel, Alstom, Bombardier, Keolis, Transdev) : licences professionnelles « Maintenance des transports guidés » (MTG), « Organisation, management des services maintenance », mastère ferroviaire de l'École nationale des ponts Paritech.

Parallèlement, la maison mère accueille chaque année environ 1 500 stagiaires, de la 3^e à bac+5 et plus, sur l'ensemble de ses familles de métiers. Cette politique de stages et d'alternance permet à la RATP de faire découvrir ses métiers et de pré-recruter des collaborateurs, tout en offrant de nouvelles perspectives d'orientation scolaire aux jeunes. En 2016, l'accent a été mis sur les élèves de 3^e et de lycées, à travers des parcours de découverte des métiers, en privilégiant l'accueil de jeunes filles.

(27) Délivré par SGS ICS, sur la base d'un référentiel élaboré avec L'Académie du Service®.

(28) Préparations opérationnelles à l'emploi.

(29) En 2016, le Groupe et le conseil départemental des Yvelines ont signé une convention pour favoriser le retour à l'emploi dans les Yvelines, avec un programme d'actions en matière de formation et de mobilité pour les publics en situation d'exclusion professionnelle, en partenariat notamment avec la filiale TVM.

Enfin, dans le cadre de la convention signée en 2015 avec un institut de formation en alternance, la RATP a poursuivi son action pour faire découvrir ses métiers dans la maintenance, l'exploitation et la relation de services à des apprentis dans les secteurs des technologies et systèmes industriels.

Dans les filiales, les relations avec les établissements scolaires s'axent autour de plusieurs thèmes :

- le respect des règles du savoir-voyager, pour des élèves du primaire et des collèges, avec interventions en milieu scolaire, jeux de rôle, mise en place de chartes de bonne conduite (CTVH, CTVM, Sqybus, STI Allier, STU Bourges, STU Vierzon, TP2A, Bournemouth Transport Ltd);
- la sécurité routière et la prévention des accidents : en 2016, TimBus a reconduit son opération de sensibilisation d'élèves de primaire lors de la Quinzaine des usagers vulnérables. Des exercices d'évacuation de cars sont aussi organisés, notamment sur les lignes scolaires. Au Maghreb, des actions sont menées autour des risques liés au tramway et à son insertion dans le tissu urbain, particulièrement lors de la rentrée des classes;
- l'ouverture aux métiers du transport et de la maintenance : McDonald Transit Associates a accueilli des jeunes dans le cadre de programmes d'apprentissage en partenariat avec la ville de Charlotte et les a formés aux principaux métiers de la maintenance du matériel diesel; des démarches similaires sont menées en France (STI Centre, par exemple) ou à Hong Kong;
- l'ouverture aux universités et aux grandes écoles : nombre de filiales accueillent des élèves issus des universités et grandes écoles des territoires où elles sont implantées, notamment dans le cadre de l'alternance : Ixxi entretient ainsi des partenariats avec l'Institut polytechnique de Bordeaux, Novancia Business School Paris, l'école des Gobelins; la SEDP avec l'université Paris-Est Marne-la-Vallée et l'École spéciale des travaux publics (ESTP); Cilia Italia avec l'université d'ingénierie des transports.

La Fondation est très présente dans le domaine de l'éducation, l'un de ses thèmes majeurs d'actions. Depuis 2009, son programme « Trajets d'Avenir » accorde des bourses à des étudiants de milieux modestes, leur permettant d'accéder à des études longues ou à des filières d'excellence. Un accompagnement collectif et un soutien de mentors du Groupe sont aussi assurés. En partenariat avec l'université de Cergy-Pontoise, Telecom ParisTech et Telecom SudParis, HEC, INSA Centre Val-de-Loire à Bourges, Sciences Po et l'ONG Sizanani pour l'université de Johannesburg, des rencontres avec des managers du Groupe sont organisées pour créer des passerelles vers le monde du travail. 46 étudiants ont bénéficié de ce programme en 2016. Les projets concernant l'éducation portés par les associations soutenues par la Fondation ont quant à eux concernés près de 15 000 personnes.

2.2 PARTENARIATS

En Île-de-France, la maison mère a pour ambition de promouvoir la culture et le sport à travers les partenariats et les animations qu'elle déploie dans ses espaces. Ces opérations visent à agrémenter le parcours de ses voyageurs et à participer activement à la vie culturelle urbaine. Un audit mené en 2016 montre que près de 90 % de la clientèle apprécie les animations proposées, perçues comme autant de moments d'évasion lors des déplacements.

En 2016, la maison mère a conclu plus d'une centaine de partenariats avec les acteurs clés de la ville et les institutions culturelles majeures :

- une large moitié d'entre eux est dédiée à la culture, notamment à la musique, la littérature et la poésie, le patrimoine. Depuis 2013, la RATP a en outre investi le champ de la photographie avec son programme « La RATP invite » pour faire découvrir aux voyageurs l'actualité de la création photographique contemporaine;
- une quinzaine a trait au sport. L'un de ces partenariats, majeur, lie notamment la RATP à la candidature de Paris pour l'organisation des Jeux olympiques de 2024. Objectif : impliquer un large public et contribuer à la mobilisation des Franciliens autour de cet événement;
- une trentaine, en lien avec des institutions, est notamment axée sur la mobilité durable et l'innovation.

Les filiales mènent aussi des actions de partenariat/mécénat :

- dans le domaine culturel : au Maroc, Casa Tram a organisé en 2016 une Semaine de la lecture dans le tramway, avec distribution de plusieurs milliers de livres. RATP Dev et Casa Tram étaient par ailleurs partenaires de la COP22, du 7 au 18 novembre 2016 à Marrakech; Bournemouth Transport Ltd a continué à accueillir des artistes locaux « en résidence » à bord des bus et à y exposer leurs œuvres;
- dans le domaine sportif : de nombreuses filiales sont partenaires de clubs locaux (basket, rugby, handball...). En 2016, STU Bourges s'est illustré en tant que transporteur officiel des championnats du monde d'escrime cadets/juniors qui se déroulaient dans la ville;
- dans le domaine humanitaire et caritatif : les filiales britanniques et américaines sont très impliquées dans la vie locale. Fullington Auto Bus Company a ainsi facilité le transport des participantes à Pink Zone, un rassemblement de femmes ayant vaincu le cancer du sein. Les fêtes de fin d'année sont aussi l'occasion de se mobiliser, en France, avec les Bus de Noël (Cars Perrier, Sqybus, STDM, Champagne Mobilités), comme aux États-Unis avec le Bus du Père Noël, opération qui a permis de redistribuer plus de 3 500 objets, au bénéfice de plus de 420 familles démunies (McDonald Transit Associates, en partenariat avec l'Armée du salut).

Avec RATP Dev, la Fondation met en place des partenariats sur tous les territoires du Groupe, en province et à l'international :

- à Valenciennes, l'Adie a ainsi porté 20 bourses de microcrédit financées par la Fondation en faveur de personnes sans emploi souhaitant créer leur propre activité;
- la Fondation a accompagné la filiale de Séoul dans son projet avec l'association Dasarang pour former et donner un emploi à 30 personnes handicapées mentales;
- aux Philippines, au Maroc et en Algérie, trois partenariats ont été lancés pour la création d'activité économique par les femmes, l'apprentissage des jeunes et l'engagement solidaire.

Par ailleurs, la Fondation a reconduit pour la deuxième année l'opération de recueil d'heures de bénévolat des salariés au bénéfice d'associations porteuses de projets solidaires sur les territoires où le Groupe est présent, lancée en 2015, à l'occasion de son 20^e anniversaire.

3 Sous-traitance et fournisseurs

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

La politique d'achats responsables de la maison mère s'articule autour de plusieurs axes : intégrer la RSE dans les pratiques achats, réduire l'impact environnemental, développer les achats socialement responsables, construire et maintenir des relations équilibrées avec les fournisseurs et les impliquer dans cette démarche. Équipe dédiée, référentiel interne (guide achat, fiches pratiques...), indicateurs et formation des acheteurs sont les moyens mis en œuvre.

En 2016, 27 % des marchés signés⁽³⁰⁾ intègrent des exigences environnementales, 8 % des clauses d'insertion. Les critères RSE sont utilisés pour le jugement des offres dans 12 % des consultations.

Depuis 2013, une formation « achats responsables » est obligatoire pour tous les nouveaux acheteurs. L'objectif est la sensibilisation aux enjeux RSE, l'acquisition de compétences et le partage de bonnes pratiques. 21 acheteurs entrés dans la fonction en 2016 devront suivre la formation en 2017.

Formation

	2016	2015	2014
Nombre d'acheteurs formés (depuis 2012)	154	143	133
Part des acheteurs formés en poste en 2016	75 %	84 %	83 %

La mobilisation de la fonction achats se traduit également par l'adhésion et la participation active aux groupes de travail de l'Observatoire des achats responsables (ObsAr), Pacte PME et Handeco.

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

Pour la maison mère, les conditions de travail chez les fournisseurs et le travail illégal constituent des points de vigilance (cf. Instruction générale IG530 sur le travail illégal ou audits sociaux).

Achats socialement responsables*

	2016	2015	2014
Nombre d'heures d'insertion réalisées (clauses et achats aux SIAE)	359 000	291 000	290 000
Nombre de bénéficiaires des dispositifs d'insertion	643	515	536
Nombre de marchés avec clause d'insertion (en cours d'exécution)	163	131	90
Montant des achats auprès du Secteur adapté et protégé (montant des factures HT)	712 k€	746 k€	472 k€

* Ces indicateurs intègrent les données de la SEDP, mandataire pour la gestion immobilière.

Par ailleurs, la RATP participe aux groupes de travail mis en place par l'État dans le cadre de la *Charte d'engagement RSE pour les marchés du Nouveau Grand Paris* portant sur l'insertion par l'activité économique et l'accès des PME.

À l'étranger, la prise en compte des enjeux sociaux dans les processus achats s'inscrit généralement dans le cadre des législations en vigueur. Les filiales londonniennes s'appuient en la matière sur l'*Ethical trading initiative base code*. En Italie, les fournisseurs doivent produire, dès les appels d'offres, un document spécifique prouvant leur respect des obligations légales en matière sociale. En Afrique du Sud, sous-traitants et fournisseurs font l'objet d'inspections pour vérifier le respect des obligations légales et des engagements en matière d'achats durables.

(30) Données extraites des fiches de performance couvrant les marchés supérieurs à 100 000 euros, sauf exceptions locales.

Au travers de ses achats, elle contribue à la mise en œuvre des politiques publiques de l'emploi. Publié en 2016, le schéma de promotion des achats socialement responsables fixe des objectifs et des moyens afin de favoriser l'emploi des publics les plus fragiles. Il s'articule autour du handicap et de l'insertion par l'activité économique.

Après avoir développé les clauses sociales sur différents segments d'achat, la fonction achats de la RATP poursuit depuis 2015 une démarche qualitative visant à une efficacité accrue du dispositif : processus interne, équipe dédiée, relation étroite avec les acteurs locaux, intervention de facilitateurs, suivi des modalités d'exécution.

En 2016, plus de 359 000 heures d'insertion ont été réalisées au travers des achats de la maison mère au bénéfice de 643 personnes. Pour ce faire, la RATP agit sur deux leviers :

- des clauses d'insertion sont intégrées dans les marchés qui s'y prêtent – travaux, prestations de services notamment. Les projets de prolongement de lignes de métro génèrent ainsi un grand nombre d'heures d'insertion : 200 000 heures sont prévues pour les lignes 11 et 14 nord, 90 000 pour la ligne 4. Ils constituent une opportunité de mise en œuvre de dispositifs ambitieux et efficaces (missions longues, formations, accompagnement socioprofessionnel). La formation aide-tunnelier à destination des publics en insertion, conçue spécifiquement pour répondre aux besoins des entreprises de génie civil des lignes 4 et 14, en est une illustration. Elle sera également déployée sur la ligne 11;
- l'achat direct aux structures d'insertion par l'activité économique (SIAE) constitue un second axe de développement. La nouvelle procédure achats permettant de réserver un lot aux SIAE a été expérimentée en 2016 pour l'attribution d'un marché d'entretien d'une base vie.

En 2016, la RATP est allée au-delà en créant un chantier d'insertion dont l'activité support est l'entretien des espaces verts du tramway T2. Grâce à cette initiative, 10 postes en insertion ont été créés et une étroite relation s'est nouée entre salariés du chantier et équipes RATP.

Le montant des achats auprès du secteur adapté et protégé a représenté 712 000 euros en 2016. La baisse du CA par rapport à 2015 est liée à la baisse d'activité sur un des marchés et ne traduit pas la forte mobilisation des acheteurs sur le sujet du handicap. En effet, les prestations confiées aux Esat et EA se sont élargies en 2016 : blanchissage des tenues de maintenance, collecte et traitement de déchets, fabrication de pièces pour le matériel roulant ferré.

3.2 SOUS-TRAITANCE ET PRISE EN COMPTE DE LA DÉMARCHE RSE DES FOURNISSEURS

Pour les 5 269 fournisseurs de la maison mère en 2016, les résultats se présentent comme suit :

Fournisseurs

	2016	2015	2014
Nombre de fournisseurs (directs) de la maison mère	5 269	4 899	4 724
Part des fournisseurs implantés en France (en pourcentage)	96%	97%	95,8%
Part des PME parmi les fournisseurs directs (en pourcentage)	66%	67%	64%
CA achats facturé auprès des PME (en millions d'euros)	524	453	361
Part du CA achats facturé auprès des PME/CA achats facturé global (30% hors énergie et matériel roulant)	20%	17%	16,6%

La maison mère mène une politique active pour soutenir le tissu des PME et l'innovation. Elle leur facilite l'accès à ses marchés grâce à plusieurs leviers : l'allotissement, la dématérialisation des procédures, l'ouverture à variante, l'incitation à répondre en co-traitance/sous-traitance. Elle a aussi anticipé dès 2014 l'abaissement du plafond de la capacité financière des candidats.

Pour la 5^e année, Pacte PME a réalisé pour la maison mère une enquête auprès de ses PME pour caractériser la relation client-fournisseurs et identifier les axes de progrès. La restitution, en présence de 90 représentants de PME, a constitué un moment privilégié d'échanges avec les acheteurs.

4 Loyauté des pratiques

4.1 PRÉVENTION DE LA CORRUPTION ET PROMOTION DES DROITS HUMAINS

Le groupe RATP a inscrit les risques liés à la corruption et au non-respect des droits de l'homme parmi les risques transversaux sous surveillance dont la maîtrise relève de la mission du *risk manager* et du dispositif de contrôle interne (cf. rapport de la présidente). La fonction conformité a en outre été rattachée fin 2016 à la délégation générale au management des risques, en vue de la mise en œuvre de la loi Sapin II.

Les engagements du Groupe en matière de satisfaction des voyageurs, des autorités organisatrices, de respect des marchés publics, de loyauté dans les pratiques vis-à-vis de la concurrence, de qualité des relations avec les fournisseurs et de lutte contre la corruption figurent dans le *Code éthique du groupe RATP*, au titre de son éthique d'entreprise. Depuis 2014, tous les encadrants de la maison mère sont formés à ce code par *e-learning*.

Des dispositifs spécifiques s'appliquent dans le cadre de la politique des achats et des relations avec les fournisseurs. Un code de conduite et de déontologie encadre la relation avec les fournisseurs (Instruction générale 499 b). La *Charte d'engagement RSE pour les marchés du Nouveau Grand Paris* signée par la maison mère, comme la *Charte des achats responsables, applicable à Telcité et à ses fournisseurs*, adoptée en 2015, témoignent elles aussi de cet engagement.

Pour les marchés de l'habillement, des audits sociaux sont réalisés sur les sites de production. Les résultats de ces audits, confiés à un cabinet indépendant, conditionnent l'attribution des marchés, et des actions correctives peuvent être demandées aux fournisseurs. En 2016, deux audits ont été effectués, et aucun site de production n'a été refusé.

Audits

	2016	2015	2014
Nombre d'audits sociaux réalisés dans l'année (habillement)	2	10	7
Nombre total d'audits depuis 2000	74	72	62
Nombre total de sites audités refusés depuis 2000	6	6	5

4.2 SÉCURITÉ DES VOYAGEURS

La sécurité ferroviaire est une priorité absolue pour le groupe RATP. Elle nécessite d'avoir une vision globale car elle est présente dans tous les métiers : ingénierie, maintenance et exploitation. Elle s'appuie sur la maîtrise de référentiels techniques, de procédures et de compétences des personnels.

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

Depuis 2012, une délégation générale à la sécurité ferroviaire (DGSF) est directement rattachée à la présidente. Dans le cadre d'un programme annuel d'audits de sécurité ferroviaire validé par le comité exécutif du Groupe, elle intervient au sein de la maison mère comme dans les filiales. En 2016, ses travaux en Île-de-France ont concerné la capitalisation des retours d'expérience relatifs à la sécurité ferroviaire des réseaux Métro, RER et Tramway, et les conditions de réalisation des essais ferroviaires des réseaux Métro, RER, Tramway et Orlyval. Elle a également réalisé un audit portant sur l'exploitation et la maintenance du tramway de Valenciennes.



Parallèlement, la maison mère a poursuivi la révision de sa politique et son management de la sécurité ferroviaire et de la sécurité incendie sur le réseau ferré francilien pour prendre en compte les évolutions des organisations internes, de l'environnement externe et de la sécurité incendie.

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

La reconnaissance de l'expertise de la RATP en matière de sécurité ferroviaire s'est traduite lors du 26^e *International railway safety*

council (IRSC), en octobre 2016 à Paris, durant lequel l'entreprise s'est vu décerner le prix de l'innovation et de la sécurité, pour son action « Anticiper des précurseurs de danger par le développement d'une fonction prédictive ». Depuis quinze ans, la RATP développe une méthode innovante, basée sur un algorithme, qui vise à identifier et contrôler l'apparition et l'évolution de signes précurseurs de danger de manière à pouvoir engager les actions préventives ou correctives nécessaires et assurer ainsi une sécurité ferroviaire maximale.

Enfin, la maison mère a lancé en 2016 une vaste campagne de communication comportementale pour sensibiliser les voyageurs aux risques d'accidents graves (chute sur les voies, entre un train et un quai, personne heurtée ou entraînée par un train) résultant de comportements dangereux dans les espaces de transport. La RATP a choisi un ton décalé pour délivrer un message de prévention sans être ni anxigène ni moralisatrice, grâce à un dispositif associant affichage, opérations sur le terrain avec des salariés et des acteurs, et communication sur les réseaux sociaux.

Note méthodologique relative au *reporting* extra-financier Exercice 2016

Cadre général

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

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

Périmètre de *reporting*

Pour son quatrième exercice de *reporting*, le groupe RATP a choisi d'étendre le périmètre de consolidation à la maison mère et 25 filiales de RATP Dev implantées en France, en Europe et à l'international. Le périmètre a vocation à s'étendre progressivement dans les années à venir.

Le périmètre exact de disponibilité des données est précisé pour chaque indicateur dans le *reporting* lui-même. Il est identique pour l'ensemble des informations à l'exception de :

INFORMATIONS SOCIALES

- La filiale SEDP (gestion immobilière et développement patrimonial) est exclue des indicateurs sociaux.
- « rémunération et évolutions » : la notion de rémunération moyenne des personnels en place (RMPP) ne peut être appliquée que pour la maison mère.

INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES

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

INFORMATIONS SOCIÉTALES

Les deux informations relatives aux achats, « Prise en compte des enjeux sociaux dans la politique d'achats » et « Sous-traitance et prise en compte de la démarche RSE des fournisseurs », sont renseignées en quantitatif uniquement pour la maison mère en raison du faible volume d'achats réalisés par RATP Dev.

Calendrier de *reporting*

Afin d'intégrer le *reporting* extra-financier (RSE) au rapport financier de l'entreprise, le calendrier du *reporting* RSE s'est rapproché du calendrier du *reporting* financier : il couvre l'exercice clos 2016. Les informations sociales, environnementales et sociétales sont reportées sur l'année calendaire pleine, soit la période du 1^{er} janvier 2016 au 31 décembre 2016 (douze mois).

Organisation et contrôle interne

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

LA COLLECTE

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

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

LA CONSOLIDATION

La consolidation finale des informations chiffrées du Groupe est effectuée par la direction financière. Les informations qualitatives sont quant à elles remontées sur la base d'entretiens ou de questionnaires.

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

Outils de reporting

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 la direction des ressources humaines 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 développement durable à partir des outils existants (Base Carbone® de l'Ademe pour les GES). Les données relatives au bruit sont traitées avec un logiciel de simulation acoustique et/ou collecte de données.

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

Spécificités et limites méthodologiques

Les informations sociales, environnementales et sociétales peuvent présenter des 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.

VOLET SOCIAL

Les directions financière et des ressources humaines ont décidé que les données sociales quantitatives fournies pour le reporting étaient les données brutes issues des différents systèmes d'information à la date du 31 décembre 2016. De légères marges d'imprécision existent, mais des tests effectués permettent de les considérer comme non significatives.

Dans les sorties pour motif « Autres » (indicateur « Embauches et sorties »), toutes les fins de période d'essai sont comptabilisées, qu'elles soient à l'initiative de l'employé ou de l'employeur. Dans l'absentéisme, les absences autorisées ne sont pas prises en compte en ce qui concerne la maison mère.

VOLET ENVIRONNEMENTAL

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

Pour l'indicateur « Consommation d'eau » : la consommation de la maison mère est obtenue sur la base des factures réceptionnées à date de l'édition du rapport de gestion. De ce fait, il existe un risque de sous-estimation lié à la réception tardive des factures de certains fournisseurs.

Cinq indicateurs environnementaux (« Production de déchets non dangereux » ; « Consommation totale d'énergie » ; « Émission de gaz à effet de serre de la traction » ; « Sites industriels certifiés » et « Sites industriels dotés d'un SME ») ont fait l'objet de rectificatifs *ex post* :

- « Production de déchets non dangereux » : les volumes des déchets non dangereux (ferreux et non ferreux) provenant de la réforme des matériels roulants ont été réalloués rétroactivement aux exercices concernés, suite à la réception des bordereaux de rachat associés ;
- « Consommation totale d'énergie » et « Émission de gaz à effet de serre de la traction » : les indicateurs relatifs aux consommations d'énergie et aux émissions de gaz à effet de serre sont établis sur le même périmètre pour la maison mère et pour les filiales de RATP Dev. Ce périmètre comprend l'ensemble des consommations d'énergie soit : les consommations d'énergie de traction induites par l'offre de transport, les consommations d'énergie des bâtiments et les consommations de carburant des véhicules auxiliaires (véhicules de service, véhicules de fonction) ;
- « Sites industriels certifiés ISO 14001 » et « Sites industriels dotés d'un SME ».

En ce qui concerne l'indicateur « Personnes exposées au seuil limite de la directive UE 2002/49/CE » : il est calculé en faisant abstraction de l'indice utilisé. En effet, les seuils limites définis par la directive sont en fait : un dépassement de l'indice Lden (24 h journée) de 73 dB(A) et de l'indice Ln (nuit) de 65 dB(A) pour le mode ferré. Ainsi, l'indicateur proposé représente le cumul de personnes exposées au seuil limite de la directive pour les indices Lden et Ln, quel que soit le mode.

Par ailleurs, des modifications ont été apportées à ce volet suite à la loi 2015-992 du 17 août 2015, relative à la transition énergétique pour la croissance verte, et en particulier : l'ajout de la thématique économie circulaire, incluant la prévention, la gestion des déchets et l'utilisation durable des ressources, ainsi que celui de la nouvelle thématique sur le gaspillage alimentaire. Cette dernière ne fait pas pour l'instant l'objet d'une information chiffrée. Des précisions sont également apportées sur les principaux postes émetteurs de gaz à effet de serre, conformément au décret 2016-1138 du 19 août 2016 relatif aux informations environnementales dans le rapport de gestion.

VOLET SOCIÉTAL

Afin de mieux rendre compte de l'impact de son activité dans l'économie, la RATP a adopté en 2016 un nouveau mode de calcul pour l'indicateur lié au nombre d'emplois indirects créés et/ou maintenus en France grâce aux achats de la maison mère. Basé sur le chiffre d'affaires facturé de la maison mère, l'indicateur est mesuré à partir d'une analyse entrées-sorties correspondant à la modélisation économique développée par W. Leontief (prix Nobel d'économie 1973).

Rapport de l'un des commissaires aux comptes

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

Exercice clos le 31 décembre 2016

Mesdames, Messieurs,

En notre qualité de commissaire aux comptes désigné organisme tiers indépendant de l'Epic RATP (ci-après « l'Epic »), accrédité par le Cofrac sous le numéro 3-1049⁽¹⁾, nous vous présentons notre rapport sur les informations sociales, environnementales et sociétales consolidées relatives à l'exercice clos le 31 décembre 2016, présentées dans le rapport de gestion (ci-après les « Informations RSE »), en application des dispositions de l'article L. 225-102-1 du Code de commerce.

Responsabilité de l'Epic

Il appartient au conseil d'administration d'établir un rapport de gestion qui, dans le cadre de la démarche volontaire engagée, comprend les Informations RSE prévues à l'article R. 225-105-1 du Code de commerce, préparées conformément aux protocoles utilisés par l'Epic (ci-après les « Référentiels »), dont un résumé figure dans le rapport de gestion et disponibles 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. 822-11-3 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 et des textes légaux et réglementaires applicables.

Responsabilité de l'organisme tiers indépendant

Il nous appartient, sur la base de nos travaux :

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

Nos travaux ont mobilisé les compétences de quatre personnes et se sont déroulés entre novembre 2016 et mars 2017 sur une durée totale d'intervention d'environ six semaines. Nous avons fait appel, pour nous assister dans la réalisation de nos travaux, à nos experts en matière de RSE.

Nous avons conduit les travaux décrits ci-après conformément à l'arrêté du 13 mai 2013 déterminant les modalités dans lesquelles l'organisme tiers indépendant conduit sa mission, ainsi qu'à la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes relative à cette intervention et, concernant l'avis motivé de sincérité, à la norme internationale ISAE 3000⁽²⁾.

1. Attestation de présence des Informations RSE

Nature et étendue des travaux

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

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

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

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

Conclusion

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

2. Avis motivé sur la sincérité des Informations RSE

Nature et étendue des travaux

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

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

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

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

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

Pour les informations RSE que nous avons considérées les plus importantes, présentées à l'annexe 1 :

- au niveau de l'entité consolidante, nous avons consulté les sources documentaires et mené des entretiens pour corroborer les informations qualitatives (organisation, politiques, actions); nous avons mis en œuvre des procédures analytiques sur les informations quantitatives et vérifié, sur la base de sondages, les calculs ainsi que la consolidation des données; et nous avons vérifié leur cohérence et leur concordance avec les autres informations figurant dans le rapport de gestion;
- au niveau d'un échantillon représentatif d'entités que nous avons sélectionnées⁽³⁾ en fonction de leur activité, de leur contribution aux indicateurs consolidés, de leur implantation et d'une analyse de risque, nous avons mené des entretiens pour vérifier la correcte application des procédures et pour identifier d'éventuelles omissions et mis en œuvre des tests de détail sur la base d'échantillonnages, consistant à vérifier les calculs effectués et à rapprocher les données des pièces justificatives. L'échantillon ainsi sélectionné représente 81 % des effectifs considéré comme grandeur caractéristique du volet social, et entre 84 % et 99 % des données environnementales considérées comme grandeurs caractéristiques du volet environnemental (voir la liste des indicateurs environnementaux listés en annexe I).

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

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

Paris-la Défense, le 28 mars 2017

KPMG SA

Philippe Arnaud
Associé

ANNEXE I

Indicateurs sociaux

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

Indicateurs environnementaux

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

Informations qualitatives

Thématiques sociales

- Organisation du dialogue social
- Les conditions de santé et de sécurité au travail

Thématiques environnementales

- L'organisation pour prendre en compte les questions environnementales
- Les actions de formation et d'information des salariés en matière de protection de l'environnement
- Les moyens consacrés à la prévention des risques environnementaux et des pollutions
- Les mesures de prévention, de réduction ou de réparation de rejets dans l'air, l'eau et le sol affectant gravement l'environnement

Thématiques sociétales

- Les conditions du dialogue avec ces personnes ou organisations
- L'importance de la sous-traitance et la prise en compte dans les relations avec les fournisseurs et les sous-traitants de leur responsabilité sociale et environnementale
- Les mesures prises en faveur de la santé et de la sécurité des consommateurs

(3) Epic RATP, Transports de voyageurs du Mantois (TVM), France, Compagnie des transports du Boulonnais (CTB), France, Compagnie des transports du Valenciennois et du Hainaut (CTVH), France, Bournemouth Transport Ltd, Royaume-Uni (Bournemouth).

Rapport de la présidente

Le conseil d'administration p. 45

La maîtrise des risques et les fonctions de contrôle interne et d'audit p. 48

Les procédures internes relatives au contrôle comptable et financier p. 60

Annexes p. 62

Rapport des commissaires aux comptes p. 67

Introduction

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

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

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

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

Comme le souligne le cadre de référence de l'AMF, « en contribuant à prévenir et maîtriser les risques de ne pas atteindre les objectifs que s'est 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 2016. Sont ensuite précisées l'organisation du dispositif de management des risques, de contrôle interne et d'audit (deuxième partie) et les activités de contrôle et de pilotage contribuant à garantir la fiabilité de l'information comptable et financière (troisième partie).

Le présent rapport a été présenté au comité stratégique dans sa séance du 16 mars 2017. Compte tenu de l'évolution législative intervenue en 2008, il a été approuvé par une délibération du conseil d'administration de l'entreprise⁽¹⁾ du 24 mars 2016.

1 Le conseil d'administration

1.1 RAPPEL DES PRINCIPES D'ORGANISATION ET RÔLE

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

Le conseil d'administration de la RATP se compose de 27 membres, en application du décret 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 Mme Élisabeth Borne, nommée en tant que présidente-directrice générale de la RATP par décret en date du 21 mai 2015, pour la mandature 2014-2019.

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

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

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

Le conseil délègue à la présidente-directrice générale ses attributions pour la prise, l'extension ou la cession de participations financières d'un montant nominal inférieur à 2 millions d'euros et pour les opérations de reclassement de titres entre la RATP et ses filiales majoritaires.

Le conseil fixe à 2 millions d'euros le seuil en deçà duquel la présidente-directrice générale est habilitée 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.

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 euros par séance de conseil, et à 74 euros par séance de commission, de comité ou de groupe de travail créé par le conseil, à dater du 1^{er} janvier 2007.

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

1.2 LES ÉLÉMENTS MARQUANTS DES TRAVAUX DU CONSEIL EN 2016

1.2.1 NOMINATIONS ET DÉPARTS DES ADMINISTRATEURS

En mars, Mme Mahieux a quitté ses fonctions de directrice générale du Crédit municipal de Paris pour rejoindre l'Inspection générale des finances et a démissionné de son poste d'administrateur. Elle a été remplacée en juillet par Mme Sylvie François, nommée administratrice par décret du 12 juillet, au titre des personnalités issues des milieux socio-économiques.

En juillet, Xavier Girre, désormais directeur exécutif en charge de la direction financière d'EDF, a démissionné car il n'avait plus la disponibilité nécessaire pour continuer à exercer ses fonctions d'administrateur, et plus particulièrement la présidence du comité d'audit. Il a été remplacé en octobre par Bruno Angles, directeur du Crédit suisse, en tant qu'administrateur, désigné par le décret du 26 septembre, au titre des personnalités choisies en raison de leurs compétences dans le domaine des transports.

En décembre, Mme Bellon a été désignée par le conseil en qualité de membre du comité d'audit, puis désignée par ses pairs présidente dudit comité.

1.2.2 POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT ET MODERNISATION DES RÉSEAUX

La politique de développement et de modernisation des réseaux a été abordée à plusieurs reprises dans ses différentes composantes :

Infrastructures

Lors de la séance de janvier, le conseil a approuvé le lancement d'une étude ayant pour objet la fourniture et l'installation de façades de quai pour le projet d'automatisation de la ligne 4, et potentiellement d'autres lignes du métro parisien.

En mai a encore été évoquée la politique de surveillance et de maintenance des infrastructures.

En mai également, c'est un marché qui concerne le prolongement de la ligne 11 qui a été approuvé. Il a pour objet, d'une part, le marché de gros œuvre du tunnel circulaire et des ouvrages annexes associés ainsi que le marché du gros œuvre de la boucle de Rosny – tunnel, station Rosny – Bois-Perrier, poste de redressement et ouvrages annexes.

Un bilan de l'opération RVB ligne A (travaux de renouvellement des voies et du ballast effectués au cours de l'été 2016) a été dressé en août.

Exploitation

En octobre, une information a été donnée sur le bilan du CCU de la DLU sur la ligne B du RER.

Patrimoniales

En mars a été adopté le projet d'acquisition en l'état futur d'achèvement d'un volume de la ZAC Clichy – Batignolles pour créer un accès secondaire à la station Porte de Clichy dans le cadre du prolongement au nord de la ligne 14.

En août a été évoqué le schéma directeur des investissements immobiliers et fonciers.

En novembre ont été adoptés le projet de restructuration des ateliers de Vaugirard et la cession par le Stif de l'ancien siège situé rue de Villars, Paris 7^e.

Schémas directeurs d'investissements et avant-projets

Les schémas directeurs d'investissements ont fait l'objet de nombreux débats.

En mai, la contribution au schéma directeur d'investissement du matériel roulant ferroviaire a été présentée. En juillet, les discussions ont porté sur le schéma directeur d'investissement « système de transport » et celui des « systèmes d'information ». En octobre, un débat a eu lieu sur les schémas directeurs d'investissement espace et service aux voyageurs, infrastructure, matériel roulant bus. La synthèse des schémas directeurs a été également présentée.

Des avant-projets ont également été discutés et adoptés. Lors de la séance de mars a été évoquée, dans le cadre du schéma directeur du RER B, la désaturation, la mise en accessibilité et la rénovation de la gare de La Croix de Berny.

En novembre, il s'agissait pour la ligne B du RER du renouvellement de la signalisation et de l'amélioration de la gestion des situations perturbées et de la création de voies de garage à Saint-Rémy-lès-Chevreuse ; pour la ligne A, de la rénovation des gares d'Auber et Nanterre – Ville ; et pour la ligne 14, du prolongement au sud de la ligne entre Olympiades et Orly, et des systèmes sur toute l'intégralité de la ligne.

1.2.3 POLITIQUE INDUSTRIELLE, INGÉNIERIE ET LE GRAND PARIS

En juillet, la présidente a rappelé que l'interconnexion entre le Grand Paris Express et les réseaux existants est un enjeu majeur pour l'efficacité du système des transports franciliens.

1.2.4 ENVIRONNEMENT SOCIAL ET SOCIÉTAL

En janvier, le plan de formation 2016 a été adopté. Au cours de cette même séance, la politique RH a été présentée.

En mai, un point d'information a été fait sur la mobilisation des terrains RATP en faveur de la production de logements.

En mai également, les comptes de la CCAS pour l'exercice 2015 ont été approuvés ; son budget prévisionnel l'a été en novembre.

Parallèlement à ces actions, la RATP a poursuivi en 2016 sa politique de logements sociaux par l'intermédiaire de sa filiale Logis-Transports.

En novembre, la démarche Défis 2025 auprès des salariés a fait l'objet d'une restitution auprès des membres du conseil.

Au cours de cette même séance, la politique sociale de la RATP en faveur de l'habitat a été présentée.

Lors de la séance d'octobre, le programme de la Fondation pour les cinq années à venir a été présenté.

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

Le conseil a arrêté les comptes sociaux et consolidés de l'année 2015 lors de la séance du 25 mars 2016, ainsi que la situation au 31 décembre 2015 de l'actif réalisable et disponible et du passif exigible.

En mars a été adopté un accord-cadre MRB permettant la mutualisation des prestations de carburant pour les autobus et autocars du groupe RATP (Epic et filiales), ce qui a pour objectif de diminuer le coût global de la fourniture en gazole. En mars encore, une information a été donnée aux administrateurs sur le bilan de l'activité des achats dans l'entreprise de l'année 2015.

En mai, la décision d'augmenter le plafond de l'EMTN a été prise. Il s'agit du contrat-cadre qui définit les conditions d'émissions d'emprunts obligataires par la RATP. Cette opération permet à l'entreprise d'emprunter en euros et en devises à tout moment sur les marchés financiers.

En novembre ont été approuvés, pour l'exercice 2017, les budgets de l'Epic et les programmes d'investissements, la contribution prévisionnelle aux œuvres sociales.

1.2.6 POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT DU GROUPE

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

La présidente a tenu les administrateurs informés tout au long de l'année de l'actualité du développement de l'entreprise, des succès remportés par RATP Dev en France et à l'étranger, et plus généralement des perspectives des filiales.

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

1.2.7 DÉVELOPPEMENT DURABLE ET NOUVELLES MOBILITÉS

Le rapport d'activité et de développement durable du Groupe au 31 décembre 2015 a été approuvé lors de la séance de mars 2016.

Lors de la séance du 1^{er} juillet, c'est avec l'objectif de proposer des offres innovantes que la présidente a informé le conseil de la présentation de deux navettes autonomes que l'entreprise souhaite acquérir pour analyser la manière dont ces véhicules pourraient s'intégrer dans la flotte.

Par ailleurs, au cours de ce même conseil, à l'occasion du salon Viva Technology, la présidente a insisté sur l'enjeu majeur que constitue la transformation digitale, et elle a annoncé le lancement de la nouvelle version de l'application RATP, qui permet notamment de localiser tous les transports à proximité de l'utilisateur (offres RATP, Vélib et Autolib) et de faire un lien avec son agenda pour effectuer des recherches d'itinéraires.

Au cours de ce mois, le premier Bluebus – bus électrique – de la ligne 341 a été inauguré.

Par ailleurs, le plan Bus2025 a été présenté en juillet.

En octobre, la présidente a informé le conseil que la première démonstration de la navette autonome a eu lieu le 24 septembre dernier avec le partenaire et fournisseur EasyMile.

En novembre, un débat a eu lieu sur le sujet des éléments de stratégie du groupe RATP dans les nouvelles mobilités.

1.2.8 SERVICE, RELATIONS CLIENTS

Des débats ont eu lieu sur des sujets tels la campagne sur la prévention des comportements à risque, les incidences de la loi Savary, la campagne sur la lutte contre la fraude et en novembre sur une opération innovante « Appel à idées RATP », consistant en une vaste consultation des voyageurs sur leurs attentes.

En novembre a été approuvé le marché portant sur le système billettique de la RATP.

Par ailleurs, l'enquête perception voyageurs réalisée par le Stif a fait l'objet d'une présentation.

En mai, une information a été donnée sur la politique de la RATP dans le domaine de l'*open data*, qui répond aux dispositions de la loi Macron imposant aux opérateurs de transport de mettre à disposition de ses clients ses données en temps réel. La stratégie de la RATP sur ce sujet a été présentée en juillet.

1.2.9 MANAGEMENT DES RISQUES ET SÉCURITÉ FERROVIAIRE

La gestion et le management des risques du Groupe ont été évoqués au conseil de juillet. Le processus consistant en la définition d'un référentiel, une cartographie des risques, la mise en place de plans de traitement et d'action ont été soulignés.

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

1.2.10 MISSION D'ÉVALUATION SUR LA GOUVERNANCE DU CONSEIL

Lors du conseil de janvier, un compte rendu de la mission d'évaluation sur la gouvernance du conseil a fait l'objet d'un débat.

1.2.11 RELATIONS INSTITUTIONNELLES

La présidente a régulièrement rendu compte aux administrateurs de ses rencontres avec les partenaires institutionnels de l'entreprise, les élus franciliens et nationaux, et des initiatives et démarches qu'elle a engagées afin de défendre les intérêts de l'entreprise.

Le contrat entre le Stif et la RATP a fait l'objet de nombreuses discussions et décisions tout au long de l'année. Des avenants au contrat ont ainsi été présentés.

En juillet, une information a été donnée aux administrateurs sur le financement du Pass Navigo à tarif unique.

Au conseil d'octobre, la présidente a évoqué la grande consultation des Franciliens via des réunions publiques, lancée par le Stif, sur le projet de refonte de l'offre de bus à Paris et en Île-de-France. La RATP a conduit des études dites « d'ingénierie d'offre » qui consistent à vérifier la pertinence des itinéraires proposés, à analyser les impacts en termes de desserte, le volume de voyageurs, la proposition d'une offre de réseau de surface et à apprécier l'évaluation des moyens à engager pour mettre en œuvre ces évolutions.

Par ailleurs, en mai, la médiatrice a présenté son rapport annuel.

La présidente a organisé un séminaire du conseil d'administration en juin sur le partage de réflexions stratégiques pour le Groupe.

Plusieurs thèmes ont été abordés, parmi lesquels le développement des filiales, les enjeux de l'ouverture à la concurrence, les enjeux économiques et financiers ou encore humains et sociaux. Ont également été abordés les grands thèmes d'innovation pour le Groupe, l'amélioration de l'expérience voyageurs au travers de la modernisation des espaces, de l'information voyageurs, des modes d'exploitation. Ont également été présentées à l'occasion de ce séminaire les questions de transformation digitale et de transition énergétique.

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

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

Le management des risques et le contrôle interne participent de manière complémentaire à la maîtrise des activités⁽²⁾ :

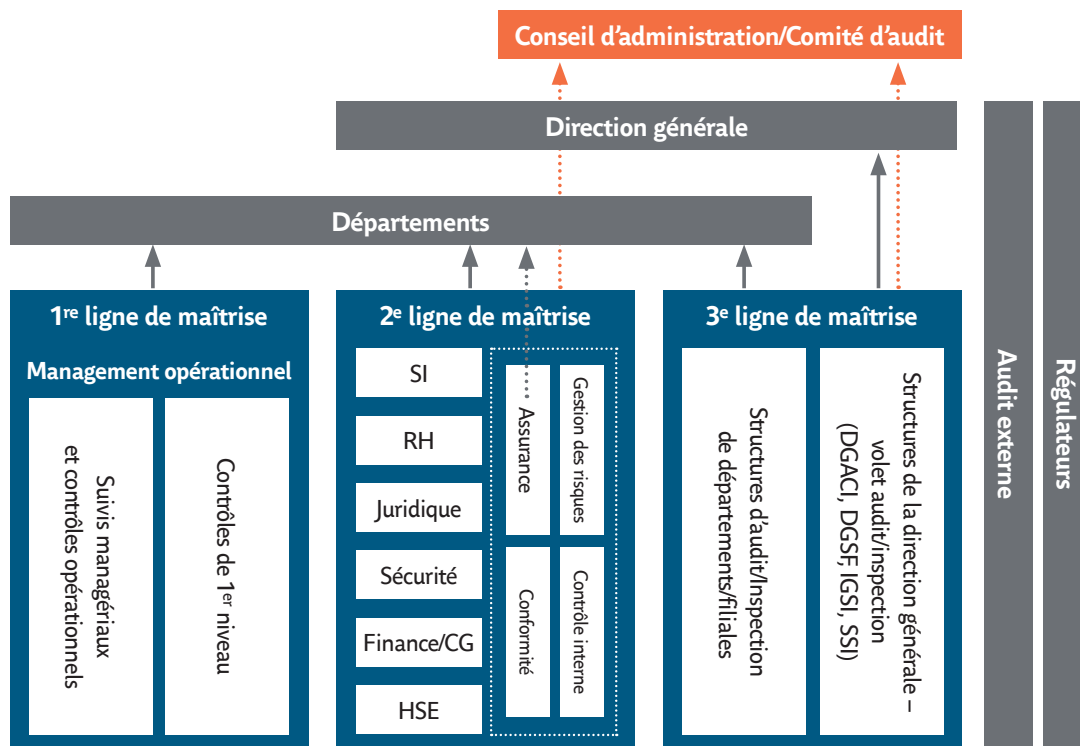
- « d'une part, le dispositif de gestion des risques vise à identifier et analyser les principaux risques de l'entreprise ; les risques, dépassant les limites acceptables fixées par la société, sont traités et, le cas

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 définis par la norme IIA⁽³⁾ 2120 est d'évaluer l'efficacité des processus de management des risques et contribuer à leur amélioration.

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



- la première ligne, incarnée par le management opérationnel, qui par son suivi et ses contrôles de l'activité quotidienne s'assure avec réactivité de l'atteinte des résultats et de la maîtrise des processus de travail ; il constitue ainsi une première barrière au risque de non-atteinte de nos objectifs ;

- la deuxième ligne, portée par les fonctions transverses, qui exercent une surveillance continue sur les activités opérationnelles, ainsi que celles du *risk management* et du contrôle interne ;
- la troisième ligne, portée par la fonction d'audit interne, représentée au niveau des départements et de la direction générale.

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

(3) Institut des auditeurs internes.

2.1 L'IDENTIFICATION ET LA MAÎTRISE DES RISQUES

Le groupe RATP distingue deux catégories particulières de risque :

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

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

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

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

2.1.1 LA MISSION DU DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL AU MANAGEMENT DES RISQUES

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

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

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

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

La cartographie Groupe ou *corporate* présente les événements redoutés à l'échelle du Groupe ; il s'agit de risques transversaux, encore dénommés « risques Comex », car chacun de ces risques est placé sous la responsabilité d'un membre du comité exécutif suivant sa nature. Le référent Comex désigne un propriétaire de risque, pilote transversal, qui porte l'obligation de résultat de mise sous contrôle (maîtrise et management du risque).

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

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

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

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

À fin 2016, la cartographie spécifique des événements redoutés pour chacun des risques transversaux identifiés dans la cartographie Groupe de 2012 est validée à plus de 90 %, avec un taux d'avancement des plans de traitement de 81 % sur les cartographies concernées.

Suivant le rythme triennal de la méthode appliquée dans le groupe RATP, la nouvelle cartographie 2015, troisième itération, a été validée en juin 2016. Elle est entièrement reconstruite sur la base d'entretiens avec chacun des dirigeants du Groupe et d'enquêtes auprès des comités de direction. La sélection des 26 risques majeurs du Groupe a été effectuée par le Comex.

Il est rappelé que la même méthode est bien évidemment appliquée au sein des départements et des filiales pour chacun des risques identifiés comme les plus critiques dans ces entités. La nouvelle cartographie a donné lieu à une refonte complète des travaux engagés précédemment dans ces structures. Par ailleurs, certains départements ont intégré la méthodologie de *risk management* dans la démarche de certification ISO 9001:2015, orientée qualité et gestion des risques.

RATP Dev s'intègre activement aux groupes de travail des risques transversaux en faisant participer des experts qui maîtrisent, en plus du risque concerné, le contexte dans lequel la filiale évolue (contexte concurrentiel, périmètre géographique, etc.).

La démarche de déploiement vers les filiales de deuxième rang de RATP Dev a débuté en 2013 et concerne 34 filiales à fin 2016. Les cartographies permettent d'identifier des risques propres à ces entités et également des risques transversaux entre ces filiales, RATP Dev et l'Epic. La démarche est donc déclinée à tous les niveaux du Groupe, du *corporate* jusqu'aux entités opérationnelles au service du client, avec un réel enrichissement mutuel.

2.1.3 ÉVOLUTIONS DE LA GESTION DES RISQUES

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

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

Certains chantiers correspondants ont été mis en œuvre en 2016 :

- le comité des risques est en préparation pour le 1^{er} trimestre 2017 et permettra d'associer les propriétaires de risques sur la base d'indicateurs de suivi des risques (KRI, *Key risk indicators*) en cours de définition ;
- le SIGR a fait l'objet d'un RFI (*Request for information*) et d'un cahier des charges afin de préparer la consultation du marché ;
- la formation à la culture du risque sera étudiée en 2017 sur la base d'un *e-learning*.

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

2.1.4 LES RISQUES TRANSVERSAUX

Les risques transversaux, au nombre de 26, sont les risques identifiés comme majeurs au niveau du groupe RATP, dans chacun des domaines :

- stratégique/commercial, dans le contexte de développement du Groupe et de la mise en concurrence ;
- opérationnel, en lien avec les risques d'accidents de toutes natures dans le cœur du métier de transporteur ferroviaire et routier de la RATP ;
- ressources humaines/social d'un Groupe employant plus de 59 000 salariés (conflictualité sociale, risques professionnels) ;
- financiers, dans le contexte de développement du Groupe à une échelle internationale ;
- environnement sanitaire, dans le cadre de la responsabilité sociale et environnementale de l'entreprise ;
- réglementaire pénal/responsabilité civile, dans un contexte de judiciarisation croissante de la société.

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

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

2.1.4.1 Les risques liés à l'activité de développement

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

Les risques de sécurité et de santé des salariés du groupe RATP qui contribuent au développement du Groupe en tant que missionnaires ou expatriés ont fait l'objet d'une analyse complète en 2014, et le plan d'action a été mis en place sous la forme :

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

2.1.4.2 Les risques en matière de conformité

Sous l'impulsion des législations anglo-saxonnes en termes de *compliance*, notamment le *Foreign corrupt practices act* (FCPA) américain (1977) et le *UK bribery act* britannique (2010), les exigences de conformité à la réglementation se sont accrues dans la période récente. En France, la loi dite « Sapin II », adoptée le 8 novembre 2016, illustre ce durcissement de la lutte anti-corruption avec une extra-territorialité de la norme et un devoir de vigilance étendu aux partenaires.

Compte tenu de l'analyse des risques prévue par la loi, il a été décidé de positionner la fonction conformité Groupe au sein de la DGMR.

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

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

Le sujet de la protection des données personnelles sera traité dans le cadre du règlement européen 2016/679 qui sera d'application immédiate le 25 mai 2018. Une prestation de conseil sera pilotée par le correspondant informatique et libertés afin de décider des adaptations de l'organisation à mettre en place.

2.1.4.3 Les risques en matière d'éthique

C'est au regard de l'évolution de l'environnement financier, juridique et médiatique, tant national qu'international, que le groupe RATP a créé fin 2016, avec mise en œuvre à compter du 1^{er} janvier 2017, un Comité éthique, RSE et conformité (Cersec). Au regard de la part croissante de l'activité internationale du Groupe et de l'augmentation des facteurs de risques résultant de ses activités dans tous les domaines, ainsi que de l'importance prise par les législations nationales et supranationales dans les domaines de la corruption, de la concurrence et du traitement des données, du respect des droits humains et du développement durable, mais également de la sensibilité des questions relatives au fait religieux, aux discriminations et aux différentes formes de harcèlement, ainsi qu'aux diversités, il est apparu nécessaire d'articuler de façon cohérente la démarche éthique, le programme de conformité et la politique de RSE de l'entreprise.

Une double mission a été confiée à ce comité, qui sera présidé par la présidente-directrice générale :

- d'une part, développer une culture éthique et d'intégrité en définissant et faisant vivre les valeurs partagées au sein du Groupe, et les normes qui leur sont applicables ;
- d'autre part, évaluer l'efficacité des programmes, dont les programmes de conformité mis en place par les départements et filiales.

Trois axes ont été définis comme prioritaires :

- premièrement, veiller au « travailler-ensemble » dans le respect des règles de neutralité et de l'égalité entre les hommes et les femmes, en pratiquant une diversité inclusive ;
- deuxièmement, conforter les outils de prévention du risque de corruption et de tout délit de nature financière, en conformité avec les réglementations nationales et internationales notamment la loi Sapin II ;
- troisièmement, renforcer l'exemplarité du Groupe en matière de politique environnementale.

Par cette décision, le groupe RATP réaffirme ses engagements antérieurs pris avec la charte de l'UITP en 1999, le Pacte mondial des Nations unies en 2003, la Charte nationale de l'accessibilité en 2003 et la Charte de la diversité en entreprise en 2004. Il confirme les six valeurs éthiques qui ouvrent le code éthique adopté en 2011, lequel se décline dans les trois domaines de l'éthique de l'entreprise, de l'éthique de l'employeur et de l'éthique citoyenne. Enfin, il atteste de sa volonté de déployer dans l'ensemble de l'EPIC et des filiales françaises le plan « travailler ensemble », diffusé le 25 février 2015, afin de promouvoir les valeurs de laïcité, neutralité et non-discrimination, et l'importance qu'il accorde à l'égalité entre les hommes et les femmes.

La Délégation générale à l'éthique, créée fin 2015, est chargée du secrétariat du Cersec et en assurera l'animation en liaison avec la responsable RSE, désormais rattachée au département SID, et le responsable conformité, qui sera désigné début 2017.

Chaque département et chaque filiale préparera ainsi des programmes d'actions qui présenteront un état des lieux, les points d'amélioration à traiter et les actions proposées dans les différents champs de l'éthique, de la conformité et de la RSE. Un important travail de sensibilisation et de formation sera mené en liaison avec le département GIS afin que tout manager confronté, dans le monde, à une situation délicate et inédite, soit en mesure de prendre une décision juste, respectueuse de nos valeurs, conforme aux règles de droit et soucieuse des parties prenantes du groupe RATP.

2.1.4.4 Les risques juridiques

Le département juridique exerce les missions de conseil, d'étude, d'établissement des actes, de gestion des contentieux et de formation juridique pour l'ensemble des domaines d'activité de l'entreprise. Dans le cadre de cette mission, il anticipe ou suscite les évolutions, fait des propositions aux pouvoirs publics, assure une partie de la veille juridique (hors domaines techniques), diffuse les bonnes pratiques, analyse les risques, définit les solutions les plus adaptées pour les maîtriser – en liaison étroite, le cas échéant, avec le délégué général au management des risques de la RATP. Il assure la représentation de l'entreprise devant toutes les juridictions. Il apporte son concours aux différentes entités du Groupe dans les conditions appropriées sur le plan de la confidentialité et sur le plan financier.

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

En 2016, le département juridique est intervenu sur de très nombreuses questions, et en particulier dans les domaines stratégiques suivants :

- le traitement des enjeux stratégiques de concurrence aux niveaux institutionnel et organisationnel ;
- le suivi des dossiers européens, notamment des dossiers relatifs aux aides d'État ;
- la transposition des directives marchés et concessions (*lobbying* sur les textes de transposition, mise à jour de l'IG portant code des marchés de la RATP et du guide achats) ;
- le développement en Île-de-France, en contribuant notamment à la définition de la stratégie, aux actions à engager et au suivi des réponses aux appels d'offres ;
- le suivi des projets de développement des réseaux (notamment le projet Grand Paris) ;
- l'assistance des opérationnels dans le cadre du déploiement du référentiel en droit de l'environnement et des procédures d'urba-

nisme et la mise en application de la réforme du droit de l'environnement ;

- la mise en application de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, en particulier pour le bus ;
- les relations avec le Stif (dimension juridique des nombreux sujets communs, notamment ceux relatifs à l'exploitation des services, aux biens, à la maîtrise d'ouvrage, à la billettique, à la protection de la marque et aux transferts de données) et le suivi de l'exécution et de l'application du nouveau contrat avec le Stif ;
- le développement des contrats de recherche, de développement et d'innovation (protection et valorisation du savoir-faire RATP) ;
- le suivi des évolutions en matière de données personnelles (règlement communautaire) et de formalisation pour la mise à disposition des données publiques (*open data* – lois Macron et Lemaire) ;
- l'analyse des risques juridiques, notamment dans le suivi des projets, la définition et l'exécution des contrats en vue de garantir la performance de l'entreprise ;
- la sécurité du patrimoine de l'entreprise (problèmes liés au statut d'OIV (opérateur d'importance vitale) de la RATP et la sécurité des systèmes d'information) ;
- les aspects juridiques de la lutte contre la fraude et de la maîtrise du territoire : recouvrement des amendes, amélioration des textes relatifs à la sûreté et à la fraude, participation aux travaux du Comité national de sécurité dans les transports, modalités d'action à l'égard des personnes en situation de grande précarité (PSIE) ;
- l'émergence des questions se rapportant à la lutte contre le racisme et les discriminations ou la laïcité ;
- le pilotage de la mise en place, à l'intérieur du groupe RATP, d'une démarche structurée de conformité (*compliance*), au besoin avec le concours de prestataires externes ayant dans ce domaine une compétence reconnue sur le plan international.

2.1.4.5 Les risques financiers

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

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

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

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

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

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

- le plan de performance à moyen terme sur quatre ans (l'année en cours et les trois années suivantes) : l'objectif est de maîtriser les risques financiers et la performance à moyen terme par la prévision

de la productivité, des évolutions de gestion et de l'offre nouvelle ; la cohérence avec le plan d'entreprise est un axe d'analyse prioritaire à ce stade ;

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

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

- la mise à jour des schémas directeurs d'investissements : cette mise à jour annuelle est réalisée sur un horizon de dix ans ; l'objectif est de déterminer les investissements à venir en cohérence avec la stratégie de l'entreprise. Ce processus a été renforcé en 2016 par une démarche de cadrage et de priorisation portant sur les cinq premières années (2016-2020) et faite en cohérence avec la capacité à financer issue du contrat signé avec le Stif. Cette démarche permet aussi de répondre aux exigences contractuelles de *reporting* prévues avec le Stif ;
- 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 principaux projets font l'objet depuis 2015 de comités d'engagements préalables à la décision d'investir ;
- les revues de projets et de portefeuilles de projets : ces mises à jour et ces revues sont semestrielles ; elles permettent de s'assurer de la bonne exécution des projets, c'est-à-dire l'obtention des livrables dans les délais et les coûts attendus ; ces revues permettent aussi de prévoir et de contrôler le niveau de dépenses annuelles, et donc en conséquence de 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 détaillée dans le point 3 du présent rapport.

2.1.4.6 Les risques achats

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

- la communication interne des bonnes pratiques telles que la mise à jour régulière du référentiel achats, la communication aux acheteurs et aux juristes des réserves et des observations après chaque commission des marchés ainsi que l'animation des réseaux achats et logistique ;
- les contrôles a priori, à travers le processus des revues de dossier qui supporte l'approbation des actes d'achats supérieurs à 750 millions

d'euros et le passage en commission des marchés des actes d'achats supérieurs à 5 millions d'euros ;

- les activités de *reporting* telles que la production d'un tableau de bord mensuel des achats, l'établissement d'un bilan semestriel et annuel des achats présenté en CMTTT du conseil, la réalisation du bilan annuel de la commission des marchés.

L'année 2016 a été marquée par :

- le déploiement du SI-HA au premier trimestre 2016 auprès des acheteurs et de 60 gestionnaires de marchés et son appropriation via une formation présentielle obligatoire des utilisateurs. Pour mémoire, le SI-HA permet d'uniformiser les process et pratiques entre les départements, trace les échanges avec les fournisseurs et les validations des phases clés des procédures ;
- la transposition des nouvelles règles de la commande publique dans le code des marchés de la RATP avec JUR (disponibilité du nouveau code fin d'année ou début 2017) et l'adaptation consécutive du Guide HA (fiches thématiques HAD-JUR, guides rédactionnels de l'AMC, du RPC...);
- le maintien du niveau qualitatif de l'offre de l'académie des achats avec quatre modules « Analyse financière » dispensés sur l'année, la refonte du pilote « Gérer le risque fournisseur » en deux modules et en lien avec JUR, l'adaptation aux nouvelles règles de la commande publique et l'animation du module « Comment construire un dossier achats », sans oublier l'accès aux modules juridiques dispensés par JUR sur des thématiques plus spécifiques (travaux, prestations externes notamment) ;
- l'intégration au référentiel HA des pratiques « Dites-le-nous une fois » expérimentées avec succès (candidature avec lien vers zones de stockage numérique et candidature avec renvoi aux documents déjà fournis lors d'une précédente consultation). Le dispositif MPS est en cours d'étude d'intégration par l'éditeur du SI-HA avec cependant une incertitude sur le maintien à terme du dispositif valable pour les seuls candidats français dans la perspective d'un nouveau formulaire européen dit « DUME », attendu pour 2018 ;
- la cartographie RSE des segments HA de l'entreprise pour une meilleure identification des enjeux RSE et des actions RSE à lancer et à réaliser ;
- la mise en place de la plateforme amont achats et *reporting*.

2.1.4.7 Les risques liés aux systèmes d'information, télécommunication et cybercriminalité

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

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

- la définition et l'application d'une politique de sécurité encadrant la gestion des mots de passe ;
- la définition et l'application d'une stratégie d'authentification unique et centralisée ;
- la mise en œuvre d'un système de défense en profondeur basé sur de nombreux mécanismes de sécurité tels que la passerelle d'accès à Internet, les systèmes pare-feu, les zones démilitarisées, les infrastructures de gestion de clés, les antivirus, les antispams, etc. ;

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

Au-delà de la mise en œuvre de bonnes pratiques, l'entreprise a validé une feuille de route en matière de sécurité des systèmes d'informations afin de répondre à deux objectifs majeurs :

1. installer une gouvernance de la sécurité des systèmes d'information :

- les actions en matière de sécurité des systèmes d'information sont pilotées en garantissant l'adéquation des dispositifs mis en œuvre au regard des enjeux métiers de l'entreprise,
- la fonction sécurité s'appuie sur une démarche de management des risques d'ores et déjà lancée au sein des départements de la RATP : les cartographies des risques « sécurité des systèmes d'information » de l'entreprise a été mise à jour et validée pour la totalité des départements en 2016, et l'élaboration des plans de traitements sur un ou plusieurs risques majeurs a été réalisée. La mise en œuvre des plans de traitement se poursuit sur 2016-2017. La fonction sécurité a également formalisé les cartographies des risques des filiales Ixxi et RATP Dev,
- la politique de sécurité des SI, datant de 2003, a été mise à jour afin de prendre en compte les nouveaux enjeux du Groupe. Les principales évolutions portent sur l'intégration de la démarche de management des risques SSI comme socle de la SSI, l'élargissement du domaine d'application à l'ensemble des systèmes d'information (y compris les systèmes industriels) et des entités constitutives du groupe RATP (Epic, filiales, etc.), et sur l'alignement aux bonnes pratiques en la matière,
- dans le cadre de la loi de programmation militaire, la fonction sécurité a formalisé, avec le soutien des départements ING, GDI et MOP, une analyse d'écart ainsi qu'un premier plan d'action,
- la question du financement du risque cyber par un traitement assurantiel a été étudiée en 2015. Cette étude complète la démarche de management des risques en intégrant les aspects contractuel et juridique. Les conclusions de l'étude ont été présentées à la direction générale en 2016,
- le plan d'audit a permis de vérifier le niveau de sécurité d'une quinzaine de systèmes d'information, y compris des systèmes industriels de transport et énergie (TETRA, Octys L3, PCE, différents matériels roulants : MI09, MP05, TW10) ; des premières campagnes d'audit sur le périmètre Groupe ont également été engagées (RATP Dev Casa Tram). La formalisation et la mise en œuvre des plans d'action correspondants ont été engagées en 2016 et se poursuivent en 2017,
- une campagne de sensibilisation à la sécurité des systèmes d'information de l'ensemble de collaborateurs s'est déroulée tout au long de l'année 2016;

2. accroître l'efficacité de la gestion opérationnelle de la sécurité des systèmes d'information en mettant en place :

- le centre opérationnel de la sécurité déployé sur les SI les plus exposées afin de développer la capacité d'analyse et de contrôle en temps réel du Groupe et également de garantir la rapidité et la cohérence de nos actions en cas d'incidents de sécurité (piratage, attaque virale massive, etc.). Il est opéré par un prestataire spécialisé,
- une segmentation et un cloisonnement des flux qui seront mis en place en fonction de la criticité et du degré de confidentialité des données échangées dans le cadre du renouvellement du cœur de réseau de transmission,
- un système de protection des données (chiffrement du disque dur), également en cours de déploiement pour les postes de travail, en particulier pour des utilisateurs nomades hébergeant des données sensibles ;
- un accompagnement des initiatives digitales, notamment les différents projets de mobilité, réalisé afin de bien prendre en compte la dimension sécurité. Un guide de sécurité SI pour les projets « big data » et « IoT » (équipements et objets connectés) est en cours d'élaboration.

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

L'étude a été présentée en juin aux membres du comité exécutif avec pour suite à donner dès 2016 et courant 2017 :

- l'alignement des systèmes d'information d'importance vitale (SIIV) au regard de la loi de programmation militaire (LPM) ;
- l'élargissement des audits au périmètre des filiales ;
- la première approche du marché de l'assurance sous l'angle de la couverture financière et des services associés ;
- l'adaptation de l'organisation au règlement européen 2016/679 sur la protection des données personnelles.

2.1.4.8 Les risques liés aux ressources humaines

Ces risques se déclinent notamment autour de trois items.

Les risques professionnels

L'année 2016 a vu le lancement du projet transversal de prévention et de réduction des accidents du travail. Il a commencé par la réalisation d'un état des lieux sur les accidents de travail depuis dix ans, et par le lancement des groupes de travail permettant la définition des axes et des chantiers afin de réduire de manière significative et pérenne les accidents du travail.

Parmi les autres actions en matière de prévention des risques professionnels peuvent également être évoquées :

- la poursuite du déploiement de la démarche d'évaluation et de prévention de la pénibilité, et l'accompagnement des départements dans la mise en œuvre ;
- la formalisation du processus de gestion des entreprises extérieures en matière de prévention : mise en place d'un guide et de documents standards (plan de prévention et annexes), développement des formations de professionnalisation associées ;

- la poursuite des formations spécifique en prévention du risque lié à la conduite des deux-roues motorisés ;
- la mise à jour, en cours, de l'IG 539 liée à l'utilisation des produits chimiques dans l'entreprise ;
- le travail réalisé en pluridisciplinarité avec les principaux acteurs du processus, notamment les médecins du travail en charge de la cellule toxicologique ;
- la mise en place d'un processus de veille réglementaire, transversal à l'entreprise, en matière de prévention des risques et de santé au travail ;
- la participation à la mise à jour en cours du PPRI (Plan de prévention du risque inondation) ;
- l'accompagnement du plan de certification entreprise, notamment par la formation et l'animation d'un réseau d'auditeurs sur l'OHSAS 18001.

Afin de démontrer l'attention de l'entreprise en matière de prévention des risques psychosociaux, en 2016, la plateforme de conseil et d'appui a notamment contribué à des services tels que :

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

Le risque de perte de compétences

Le pilotage du risque « perte de compétences clés » s'inscrit dans une politique ressources humaines d'ensemble. Il vise à mettre en œuvre des barrières afin d'éviter toute rupture de compétences sur un domaine clé transverse à l'entreprise. Cela concerne des compétences critiques, des métiers en tension, des métiers à renouvellement fort (démographie, départ en retraite...), ou encore des compétences portées par une filière métier transverse.

À titre d'illustration :

- la démarche de « management du risque de rupture de compétences en sécurité ferroviaire », initiée en 2013 et rattachée au chantier 2.2 du plan stratégique, a pour objet de conforter et développer les compétences clés du périmètre sécurité ferroviaire nécessaires à son bon fonctionnement. En 2016, trois réunions de réseaux ont eu lieu, ainsi qu'une revue de profils du périmètre. Un livrable sur les formations concourant à la sécurité ferroviaire est en cours de réalisation ;
- la démarche de « GPEC exploitation » : étroitement articulée avec le sous-chantier 6.3 du plan stratégique, cette démarche, lancée en 2016, vise à co-construire une politique RH d'ensemble. Elle accompagne le développement des filiales en préservant les compétences nécessaires à la compétitivité de l'Epic. En 2016, trois réunions de réseaux ont eu lieu. Un livrable courant 2017 sur l'élaboration de « fiches d'identité métiers », bâties sur un modèle commun emploi Epic/profils Groupe (PSTG), permettra de donner davantage de lisibilité sur les étapes clés permettant de construire des parcours dans le Groupe.

Par ailleurs, le schéma directeur des ressources humaines de l'entreprise rend compte du risque de rupture des compétences dites « critiques » en identifiant avec les départements concernés les porteurs de ces compétences et les plans d'actions associés pour les résorber. Ainsi, en 2016, une quarantaine de compétences critiques portées par 170 salariés, dont 30 % sont des seniors, sont identifiées pour huit départements.

La prévention des conflits sociaux

Mis en œuvre dans l'entreprise depuis 1996 et conforté par les lois du 21 août 2007 et du 19 mars 2012, tout préavis de grève doit être précédé obligatoirement d'une alarme sociale conclue par un constat de désaccord.

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

Si les parties se sont entendues sur les solutions à apporter au problème soulevé, un constat d'accord est établi et signé à la suite de la réunion. Il en est de même si la réunion débouche sur un désaccord ; un constat de désaccord est alors rédigé et signé.

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

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

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

Le dispositif assure toujours son rôle de prévention des conflits puisque 95 % des alarmes ont permis d'éviter le recours à la grève. En outre, nous observons une baisse de 30 % du nombre d'alarmes sociales entre 2015 et 2016.

2.1.4.9 Les risques d'entreprise et les risques incendie

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

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 par réseau (Métro, RER et Tramway) dans le cadre des comités directeurs de la sécurité ferroviaire (CDSF) présidés par le délégué général à la sécurité ferroviaire.

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

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

L'unité sécurité incendie (SI) du contrôle général de sécurité est notamment chargée, en partenariat avec les départements concernés, d'améliorer le niveau de sécurité incendie des systèmes de transports publics guidés (STPG).

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

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

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

2.1.4.10 Les risques liés aux infrastructures

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

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

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

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

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

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

Cette réunion est suivie par une réunion sécurité, pilotée par le directeur du département, organisée avec chacune des unités opérationnelles. Tous les indicateurs de sécurité sont étudiés (ferroviaire, incendie, des biens et des personnes), et les plans d'actions en cours, abordés. Depuis le début de l'année 2016, les contrôles de premier niveau, réalisés au sein des unités opérationnelles, ont été intégrés au tableau de suivi des indicateurs de sécurité : sécurité ferroviaire et sécurité des biens et des personnes.

Un processus de REX (Retour d'expérience) est aussi en vigueur, depuis quinze ans dans le département EST, puis GDI et avec ING, permettant de suivre les incidents significatifs nécessitant des actions spécifiques à mettre en place. Le suivi des REX est trimestriel. Les départements ING et MOP y sont associés, ainsi que CGS. En complément, un processus REX transversal à l'entreprise va être mis en place et piloté par l'unité CGS de GDI.

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 leur faisabilité.

Pour les lignes 4 et 6, un suivi spécifique est en place (et débute sur la 13), appelé « Task Force », permettant de piloter la remise en état de toutes les installations GDI, voire d'autres départements si tel en est le cas.

2.1.4.11 Les risques environnementaux

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

- une équipe d'experts en réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) ;
- un laboratoire de la RATP accrédité par le Cofrac (Comité français d'accréditation) ;
- une cellule de toxicologie du service de santé au travail ;
- un réseau d'auditeurs internes ISO 14001 et ISO 9001 ;



- un réseau environnement composé des équipes travaillant sur l'environnement et provenant de tous les départements ;
- un conseiller à la sécurité pour le transport des marchandises dangereuses.

Sites industriels

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

La RATP s'est engagée dans le contrat Stif 2016-2020 à certifier ISO 14001 tous ses sites industriels d'ici à 2020. Fin 2016, ce sont 75 % des sites industriels qui sont certifiés ISO 14001, et 81 % de ces sites sont dotés d'un système de management environnemental. Cette démarche est suivie dans le cadre du plan de certification qualité Groupe 2015-2017.

Qualité de l'air

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

En 2016, un conseil scientifique, réunissant des experts reconnus dans des domaines de compétences diverses telles que la métrologie, la santé au travail et la santé publique, a été créé pour aider l'entreprise à hiérarchiser les études et valider les protocoles expérimentaux mis en œuvre.

Une cartographie de l'empoussièrement des quais est conduite en 2016 sur l'ensemble des stations et gares souterraines du réseau.

Champs électromagnétiques

La commission champs électromagnétiques (CEM) de la RATP assure une veille technique et réglementaire sur la thématique « santé et radiofréquences ». Elle s'est assurée de la conformité de l'entreprise vis-à-vis du décret 2016-1074 du 3 août 2016 relatif à la protection des travailleurs contre les risques dus aux champs électromagnétiques.

2.1.4.12 Les risques et la gestion de crise

La gestion de crise

La RATP a eu l'opportunité en 2016 de tester à deux reprises son plan de continuité d'activité et son plan de protection contre le risque inondation, d'une part, lors de l'exercice Sequana en mars 2016 et lors de la crue de la Seine fin mai-début juin 2016, d'autre part.

La RATP s'est en effet fortement impliquée dans l'exercice Sequana 2016 de gestion de crue centennale à Paris organisé par la zone de défense du 7 au 18 mars 2016. L'entreprise a mobilisé une salle de crise pendant trois jours de la phase de crue et a monté des groupes de travail pour la phase de décrue. À cette occasion, la cellule de crise et la permanence générale ont été délocalisées une journée entière sur le site de repli de Champignonnet.

Des ouvrages de protection ont par ailleurs été montés sur certaines stations de métro à proximité de la Seine.

La RATP s'est ensuite pleinement mobilisée pendant la crue de la Seine de juin 2016 et a mis en œuvre les actions prévues dans son PPRI. La RATP a notamment mis en place une cellule de crise dès le 1^{er} juin 2016 et a activé son PC de communication de crise le 3 juin 2016.

Cette crue de la Seine, la plus importante depuis plus de trente ans, n'a eu finalement que des impacts mineurs sur le réseau RATP, le pic de crue ayant été atteint juste avant le déclenchement des premières édifications de protection et fermetures de stations de métro et RER.

Suite à ces événements, la RATP a mené un retour d'expérience détaillé à la fois en interne et avec ses principaux partenaires (zone de défense, SNCF, Ville de Paris et DRIEE).

Ce retour d'expérience détaillé a été présenté en octobre 2016 au Comex qui a validé un plan d'action à court et moyen termes.

La communication de crise

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

En mars 2016, elle a participé à l'exercice EU Sequana organisé par la Préfecture de Police de Paris et la zone de défense et de sécurité, en septembre, à l'exercice de sécurité civile organisé par la préfecture des Hauts-de-Seine et, en novembre, à l'exercice majeur organisé par le contrôle général de sécurité de l'entreprise en partenariat avec la Brigade des sapeurs-pompiers de Paris (BSPP).

Durant l'année 2016, la cellule communication sensible et de crise a été mobilisée plusieurs fois pour assurer des missions de veille et de conseil. Elle a été présente en salle de crise à chaque activation de celle-ci :

Événement	Activation PC COM	Activation Salle de crise	Dates
Interruption ligne 1	oui	non	22 janvier 2016
Accident camion frigorifique/RER B	oui	oui	25 mai 2016
Crue de la Seine et de la Marne	veille active	veille active	du 31 mai au 2 juin 2016
Crue de la Seine et de la Marne	oui	oui	du 2 au 3 juin 2016
Concert David Ghetta/Champs de Mars	oui en salle de crise	oui	9 juin 2016
Finale de l'Euro (Stade de France)	oui en salle de crise	oui	10 juillet 2016
Chute de caténaire ligne A suite à RVB	non	oui	23 août 2016
Déraillement suite à arrêt tardif ligne B	non	oui	11 août 2016

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, zones de défense et de sécurité, etc.) pour protéger les populations contre les risques, tels les risques pandémiques, météorologiques, inondations, attentats. En juillet 2016, lors du déclenchement par les pouvoirs publics du niveau 3 du plan Canicule, elle a mis en œuvre les mesures prévues par la convention signée avec Santé publique France (information, annonces sonores etc.).

Enfin, elle entretient son réseau externe en intervenant dans différentes grandes écoles et administrations (en 2016, Écoles des ponts, Délégation à l'information et à la communication de la défense...) et en échangeant régulièrement avec d'autres entreprises (Areva en 2016).

L'assistance aux victimes

- Depuis le 1^{er} février 2008, le médiateur a été nommé « délégué aux victimes ». Par la mise en place d'une délégation aux victimes, la RATP a souhaité affirmer sa volonté d'accompagner les victimes d'accidents survenus à l'occasion de l'exploitation courante de ses réseaux, en dépassant la question de la responsabilité pour n'en retenir que l'aspect humain. L'intervention du délégué est un signe de la présence de l'entreprise aux côtés des victimes ou de leur famille.
- Pour chaque accident corporel, le délégué aux victimes est systématiquement informé. En outre, toutes chutes de personnes sensibles (enfants dans poussettes ou personnes de plus de 60 ans) dans les bus et tramways sont systématiquement portées à la connaissance du délégué aux victimes par la permanence générale ; dès lors, il peut requérir auprès de l'unité opérationnelle toutes les informations utiles à une bonne connaissance de la situation et entrer en relation avec la victime ou sa famille pour manifester la présence de l'entreprise et les assister le cas échéant. En retour, le délégué aux victimes informe également la direction des unités opérationnelles bus et réseau ferré de la gravité des blessures des victimes. Le personnel, notamment machinistes, impliqué dans l'accident souhaite très souvent être informé de l'évolution de santé des victimes.

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

- la salle de crise ;
- la présence sur les lieux dans la mesure des périmètres, grâce à une trentaine de volontaires inscrits dans le dispositif à ce jour. Ce réseau est appelé à se densifier, et il est animé au long de l'année par des sessions d'informations et de sensibilisations ;
- la mobilisation du plateau téléphonique du service clientèle avec l'ouverture du numéro Vert et l'utilisation de Sinus pour renseigner en temps réel, les familles de victimes ou 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 ;
- un contrat a été signé en 2016 avec un assistant qui permet de proposer diverses prestations d'assistance, de transports, aux victimes et à leur famille.

Ce dispositif fait désormais partie du processus d'intervention de la cellule d'assistance aux victimes. Il est nécessairement articulé avec les acteurs externes, en particulier la Cellule interministérielle d'aide aux victimes.

Par ailleurs, un partenariat durable s'est noué entre la RATP et la Fédération nationale des victimes d'attentats et d'accidents collectifs – SOS Catastrophes et terrorisme, par la signature d'une convention reconduite annuellement depuis 2013.

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

2.2 LA FONCTION DE CONTRÔLE INTERNE AU SERVICE DU MANAGEMENT OPÉRATIONNEL

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

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

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

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

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

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

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

En 2016, le contrôle interne est entré dans une nouvelle phase d'alignement par rapport aux meilleures pratiques de la profession. Les faits marquants sont la signature de documents de référence tels que les attestations d'engagement des directeurs des départements d'exploitation et de maintenance, une communication à tous les niveaux de l'entreprise, avec notamment la diffusion de dépliants à destination des managers en charge des contrôles au sein des unités opérationnelles et la publication interne du document de politique générale sur le dispositif de contrôle interne.

Le réseau a travaillé cette année dans un cycle bimestriel de cinq réunions, complétées d'un séminaire d'une journée consacré au partage d'expériences avec des responsables de contrôle interne de grands groupes industriels.

Les chantiers ont porté en priorité sur le développement de l'organisation du contrôle interne et des outils de *reporting* entre les différents niveaux de responsabilité, l'amélioration des référentiels de contrôle au regard des résultats, les réflexions demandées dans le cadre du projet de la mise en œuvre d'un SIGR et l'entrée de nouveaux acteurs dans le dispositif de structuration du contrôle interne avec la fonction projet et l'environnement des filiales du Groupe. Plusieurs groupes de travail et trois missions conseil ont ainsi été conduits dans cet esprit, au-delà de la seule animation de la fonction.

Le contrôle interne poursuit ainsi son ambition d'accompagner le groupe RATP dans sa perspective de s'affirmer comme un groupe international aux meilleurs standards mondiaux.

2.3 LA FONCTION D'AUDIT

2.3.1 LES STRUCTURES D'AUDIT/INSPECTION MÉTIER DE DÉPARTEMENTS

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

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

2.3.2 LES STRUCTURES TRANSVERSALES RATTACHÉES À LA DIRECTION GÉNÉRALE

La délégation générale à l'audit interne

Rattachée à la présidence, elle est en charge de réaliser, à l'attention de la direction générale :

- des missions d'audit interne en vue de « donner une assurance sur le niveau de maîtrise des opérations en contrôlant et en évaluant le fonctionnement du groupe RATP »⁽⁴⁾. En novembre 2013 le périmètre d'action a été élargi avec la mise en place d'audit flash destinés à apprécier l'état d'avancement des plans d'actions ;
- des missions de conseil pour aider dans l'accompagnement du changement (REX, mission de structuration du contrôle interne, etc.).

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

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

Les missions d'audit interne s'inscrivent classiquement dans le cadre d'un programme annuel arrêté à partir de propositions recueillies auprès des membres du comité de direction⁽⁵⁾ et des principaux risques identifiés dans le cadre de la cartographie des risques du groupe RATP. Les missions donnent lieu à l'établissement d'un rapport, adressé à la présidente et aux autres membres du comité exécutif, ainsi qu'aux directeurs de département et responsables d'unité directement concernés. Un plan d'action est élaboré par les responsables audités dans un délai de deux mois et soumis à l'avis du délégué général à l'audit. Le suivi de la mise en œuvre est assuré par la DGACI et le commanditaire avec un point à six, douze et dix-huit mois. Les plans d'action établis sur des audits à enjeux significatifs donnent lieu à une revue Comex.

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

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

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

Enfin, le délégué général à l'audit interne assure une fonction d'inspection générale⁽⁶⁾, distincte de l'audit interne, destinée à éclairer la présidente sur des thèmes sensibles ou des sujets mettant en cause les intérêts économiques du Groupe.

L'inspection générale de sécurité incendie (IGSI)

Rattachée à la présidence, elle est chargée d'émettre un avis formel :

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

Les actions majeures de l'IGSI en 2016 sont les suivantes :

- les visites préalables à la mise en service des façades de quai de la ligne 13 ;
- la réception dans le pôle métro de Châtelet de la correspondance ligne 4/ligne 14 ;
- la réception sur le site multimodal de Châtelet – Les Halles des travaux relatifs au mail et aux coques commerciales Berger, aux portes Lescot et Rambuteau, au sas Nouveau Forum ;
- l'instruction de 12 dossiers de permis de construire, dont 3 de stations nouvelles pour le projet de prolongement de la ligne 11, et de 9 dossiers de permis de construire dans des gares et stations existantes dont, entre autres, les interconnexions Grand Paris Express (GPE) ligne 15 et les projets d'adaptation des stations existantes (ASE) de la ligne 14 et ASE pour des stations de la ligne 11 ;
- la rédaction de 13 avis favorables sur des dossiers de demande d'autorisation de construire, d'aménager ou de modifier un établissement recevant du public du projet « Symphonie surveillance centralisée de la sécurité incendie » (Symphonie SSI) dont les stations Gare du Nord et République ;
- la rédaction de 11 avis favorables sur des dossiers de demande d'autorisation de construire, d'aménager ou de modifier un établissement recevant du public pour des stations existantes dans le cadre de l'opération OPAL4, façades de quais ;
- l'instruction de 7 dossiers de permis de construire pour des gares de la ligne 15 du GPE sur saisine des préfetures des départements concernées.

La délégation générale à la sécurité ferroviaire (DGSF)

Rattachée à la présidence, elle veille aux conditions de prise en charge de la sécurité ferroviaire dans toutes les composantes de l'entreprise. Sa mission s'inscrit dans le cadre de la politique, des structures et des orientations de management général de la sécurité ferroviaire, basées sur une approche systémique et définies par la présidente.

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

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

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

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

2.4 LE CONTRÔLE EXTERNE

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

- la mission de contrôle économique et financier des transports⁽⁷⁾ ;
- la commission des marchés, instituée par l'arrêté du 11 janvier 1973⁽⁸⁾ et présidée par un magistrat de la Cour des comptes.

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

Depuis l'année 2000, la RATP est entrée dans une démarche de contractualisation avec le Stif qui s'est régulièrement poursuivie par la signature de nouveaux contrats et d'avenants. Le cinquième contrat avec l'autorité organisatrice des transports d'Île-de-France a été signé le 5 novembre 2015, pour la période du 1^{er} janvier 2016 au 31 décembre 2020. Le Stif dispose d'un droit d'audit et de contrôle sur toutes questions relatives à l'objet du contrat.

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

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

(6) IG 541 de novembre 2011.

(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).

3 Les procédures internes relatives au contrôle comptable et financier

3.1 LA CONFORMITÉ AUX LOIS ET RÈGLEMENTS COMPTABLES

3.1.1 LES NORMES FRANÇAISES

La RATP, établissement public industriel et commercial, est, en matière comptable, placée sous le régime de droit commun des sociétés commerciales. Ainsi, elle tient sa comptabilité selon les dispositions du règlement du CRC n° 99.03 du 29 avril 1999. Elle est toutefois soumise à des sujétions spécifiques relatives à ses missions de service public.

La RATP applique les normes françaises pour l'établissement des comptes de l'Epic. Le plan comptable particulier de la RATP a été approuvé par arrêté interministériel du 21 mars 1985. Ce plan est établi conformément aux règles, principes et modalités du système de base du plan comptable général.

3.1.2 LES NORMES IFRS

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

3.1.3 LES COMMISSAIRES AUX COMPTES

La RATP a l'obligation de désigner des commissaires aux comptes en vertu des dispositions de l'article 30 de la loi n° 84-148 du 1^{er} mars 1984 relative à l'information financière et au contrôle des comptes dans les établissements publics ayant une activité à caractère industriel et commercial et de celles de l'article 33 du décret n° 85-295 du 1^{er} mars 1985⁽⁹⁾.

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

3.1.4 LE COMITÉ D'AUDIT

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

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

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

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

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

Depuis 2012, les comptes sociaux et consolidés de la RATP sont établis en application de ces dispositions.

3.2 LA PERTINENCE DE L'INFORMATION FINANCIÈRE DE L'EPIC RATP

3.2.1 LA PRODUCTION DE L'INFORMATION

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

Processus pour les comptes sociaux

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

Processus pour les comptes consolidés

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

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

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

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

(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.

3.2.2 LA COMMUNICATION INTERNE DES BONNES PRATIQUES

Les informations financières mises à la disposition des collaborateurs de la fonction finance sont disponibles sur un site intranet dédié aux collaborateurs de la fonction finance. Ce site a pour vocation de proposer les informations et actualités relatives aux métiers de la finance.

La documentation métier nécessaire à l'exercice de leur métier est mise à disposition des collaborateurs de la fonction finance (contrôleurs de gestion, comptables, trésoriers, fiscalistes, etc.) dans une gestion électronique des documents (GED). Il s'agit des documents de référence, c'est-à-dire autant les principes de gestion que les fiches pratiques ou les formulaires. L'ensemble des thématiques propres à la performance économique sur la base des processus identifiés par l'AMF y est abordé.

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

3.2.3 LES AUDITS COMPTABLES

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

Le bureau d'audit a en charge :

- l'organisation et le suivi de la démarche *risk management* de l'unité comptabilité d'entreprise, initialisée par le directeur financier en 2012. En 2016, deux risques ont donné lieu à des plans de traitement suivis de plans d'action, ce qui porte à six le nombre de risques traités sur les dix identifiés dans la cartographie ;
- l'organisation et le suivi de la démarche de contrôle interne ;
- la description et l'application de piste d'audit fiable pour les factures émises et reçues, dans le but de répondre aux nouvelles exigences de l'administration fiscale.

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

3.3 LE CONTRÔLE DES FILIALES

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

3.3.1 LES CONTRÔLES A PRIORI

Ils comprennent :

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

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

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

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

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

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

3.3.2 LES CONTRÔLES A POSTERIORI

Ils prennent la forme :

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

Les contrôles a priori et le *reporting* financier mensuel sont animés par l'unité filiales, montages financiers, fiscalité du département contrôle de gestion et finances ; les audits sont assurés par la DGACI (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 deuxième 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 (PMT) 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 2016 (mandat 2014-2019)

Nom	Fonction	Autres mandats
REPRÉSENTANTS DE L'ÉTAT		
Mmes BACOT Marie-Anne	Membre du conseil général de l'environnement et du développement durable	Administratrice de l'IHEDATE, l'Institut des hautes études de développement et d'aménagement des territoires en Europe
BORNE Élisabeth	Présidente-directrice générale (PDG) de la RATP	Présidente du conseil de surveillance de RATP Dev, présidente du conseil de surveillance de Systra, présidente de l'organisme interprofessionnel « Fer de France ».
MM. CARENCO Jean-François	Préfet de la Région Île-de-France et préfet de Paris	Membre du conseil d'administration de SNCF-mobilités, président du conseil d'administration de l'Institut Gustave-Roussy, président du conseil d'administration de l'Agence de l'Eau Seine-Normandie
CHARISSOUX Denis	Sous-directeur à la direction du Budget	Administrateur de SNCF Réseau, de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (Anru), de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), de la Société du Grand Paris (SGP), de l'Établissement public d'aménagement de La Défense – Seine Arche (Epadesa), de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), de l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques (Onema)
DE ROMANET Augustin	Président-directeur général d'Aéroports de Paris	Administrateur et vice-président du conseil d'administration de TAV Havalimanlari Holding AS (Turquie), de TAV Yatirim Holding AS, de TAV Tepe Akfen Insaat Ve Isletme AS, président et administrateur de Média Aéroports de Paris, membre du conseil de Société de distribution aéroportuaire (SDA), membre du conseil de direction de Relay@ADP, premier vice-président et membre du comité exécutif et du conseil d'administration de Airport Council International (ACI) Europe
LEBLANC Gilles	Directeur régional et interdépartemental de l'équipement et de l'aménagement de la Région Île-de-France	Administrateur ADP Ports de Paris, GPA (ex-AFTRP), EPFIF, Epadesa, Epaorsa, EPA Plaine de France
Mme LEPAGE Solenne	Directrice de participations transports à l'Agence des participations de l'État	Représentante de l'État aux conseils d'administration de SNCF Mobilités, du groupe ADP et d'AF-KLM
M. PEYLET Roland	Conseiller d'État	Non
Mme SUEUR Catherine	Inspectrice générale des finances	Non
ÉLUS DES COMMUNES OU GROUPEMENTS DE COMMUNES CONCERNÉS PAR L'ACTIVITÉ DE L'ENTREPRISE		
Mme LEPETIT Annick	Députée de Paris, conseillère de Paris	Présidente de la société d'aménagement Paris Batignolles Aménagement
M. CARREZ Gilles	Député du Val-de-Marne, maire de Perreux-sur-Marne	Vice-président de la métropole du Grand Paris chargé des finances
REPRÉSENTANTS DES MILIEUX SOCIO-ÉCONOMIQUES		
Mmes BELLON Michèle	Ancienne présidente d'ERDF	Membre de la commission de surveillance de la Caisse des dépôts et consignations, membre du conseil d'administration de l'Institut Pasteur de Shanghai, membre du conseil d'orientation sociétale de RFF, membre du conseil d'administration de Greentech SA (Greentech Energy System)
CORAZZA Chiara	Déléguée générale de Paris – Île-de-France capitale économique, directrice générale <i>Women's forum for the economy and society</i>	Administratrice indépendante d'April
FRANÇOIS Sylvie	Directrice générale adjointe de La Poste, en charge des ressources humaines	Membre du conseil de surveillance de La Banque Postale



	Nom	Fonction	Autres mandats
PERSONNALITÉS REPRÉSENTANT LES CLIENTS DES TRANSPORTS COLLECTIFS			
MM.	BABUT Michel	Fnaut (Fédération nationale des associations d'usagers des transports)	Non
	BERNADELLI Stéphane	Unaf (Union nationale des associations familiales)	Administrateur au conseil d'administration de l'Unaf, administrateur désigné par l'Unaf au haut comité du système de transport ferroviaire, au conseil supérieur de l'éducation routière (CSER), au conseil consultatif des consommateurs et usagers de la SNCF, au haut comité de la qualité de service dans les transports (HCQST) et au conseil d'administration de la Caisse nationale des allocations familiales (CNAF) et de la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS)
PERSONNALITÉ CHOISIE POUR SES COMPÉTENCES PERSONNELLES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS			
MM.	ANGLES Bruno	Président de Crédit suisse France et Belgique	Membre du MEIF – <i>Advisory Panel</i>
	RAULIN Patrice	Ancien président de la Société Lyon-Turin Ferroviaire, président de la CMTTT	Membre de la commission des marchés du groupe APRR, vice-président de la Fédération Habitat-humanisme, co-gérant de la société foncière d'Habitat-humanisme, administrateur de Coallia et du Mouvement d'aide au logement
REPRÉSENTANTS ÉLUS DU PERSONNEL			
MM.	LALOUANI Abdel Halim	Administrateur salarié sans étiquette	Administrateur de Logis-Transports
	LE PAHUN Didier	Liste UNSA	Administrateur de Telcité et de Naxos
Mmes	DE WILDE-GHIKH Laurence	Liste UNSA	Administratrice de la SEDP et de la Fondation RATP
	MARQUEZ Karen	Liste SUD	Administratrice de la CRP
MM.	PIRAS Fabrizio	Liste CGT	Administrateur de Logis-Transport et de la Fondation RATP
	RIZZI Michel	Liste CGT – président de la CISC	Non
	ROUE Gilles	Liste CGT	Administrateur salarié de la Caisse de retraite du personnel de la RATP (CRP), administrateur de Promo Métro et de la SEDP
	SAVERET Gilles	Liste CGT	Aucun mandat
Mme	JEUNET-MANCY Claire	Liste CFE-CGC	Administrateur de Telcité et de Naxos, et de la Mutuelle du personnel de la RATP

Annexe 2 Activités relevant du conseil – année 2016

Séances	Nombre	Activités	Nombre
Conseil d'administration			
• 29 janvier			
• 25 mars			
• 27 mai			
• 1 ^{er} juillet			
• 31 août			
• 7 octobre			
• 25 novembre			
Commission de la modernisation technique et technologique et du transport		Débats	40
	7		
		Délibérations	44
		Dont :	
		• Marchés > 60 millions d'euros	5
		• Avant-projets	5
	7	• Schéma de principe complémentaire	0
Commission économique et stratégique	7		
Commission de l'innovation et du service aux clients	7		
Comité d'audit	5		
Groupes de travail	3		
Séminaire	1		
TOTAL DES SÉANCES	37		

Annexe 3 Système comptable de la RATP

1 La production des états comptables et financiers

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

La RATP émet des emprunts obligataires en faisant référence au programme EMTN⁽¹⁰⁾. La mise à jour de ce programme, effectuée chaque année, est revue par les commissaires aux comptes, qui délivrent une lettre de confort.

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

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

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

(10) Euro Medium Term Notes.

2 Les procédures de contrôle pour la production des comptes sociaux

2.1 UN CORPS DE DOCTRINES ET DES STRUCTURES

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

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

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

2.2 DES CONTRÔLES RÉGULIERS

1. Les unités et groupes de soutien des départements participent au fonctionnement de la comptabilité en ordonnant les dépenses et recettes de l'entreprise et en définissant, dans le cadre de règles communes, le plan de leurs comptes analytiques. Cette participation prend la forme d'une délégation comptable (possibilité de générer des écritures comptables dans les systèmes sans intervention des comptables de l'unité comptabilité d'entreprise), soit par accès direct aux systèmes d'information comptable pour y enregistrer des données (notamment des charges externes), soit par un outil local se déversant dans le système d'information.
2. Les bureaux comptables de proximité de l'unité comptabilité d'entreprise ont pour mission de contrôler mensuellement les imputations comptables saisies ou déversées dans le système de gestion par les unités. Ils effectuent les éventuelles corrections et comptabilisent les différentes opérations qui ne sont pas déléguées aux unités. Un bureau comptable dédié aux opérations du GI a été mis en place au 1^{er} janvier 2012.
En 2014, une structure dédiée aux investissements a été mise en place au sein de l'unité comptable. Cette structure, issue du regroupement de deux bureaux comptables, a pour objet le traitement comptable des immobilisations, la gestion du référentiel investissement et la diffusion des règles et méthodes en matière d'investissements en centralisant au sein d'un même bureau toutes les problématiques liées aux investissements.
Certains secteurs de l'entreprise disposent de délégations comptables dites « spécifiques à leur activité ». La démarche engagée en 2012 de contractualisation de ces délégations (périmètre, responsabilités, modalités de révision, procédures comptables, etc.) se poursuit. Au-delà des suivis réguliers par les bureaux comptables, des révisions périodiques doivent être programmées par l'unité comptabilité d'entreprise afin de contrôler l'utilisation de l'outil informatique, le respect des contrats et des procédures mises en place.
Des audits ponctuels sont également effectués par le bureau d'audit de l'unité comptabilité d'entreprise.
3. Toutes les informations aboutissent au niveau des services centraux afin de permettre l'élaboration des documents de synthèse et d'assurer un certain nombre de tâches non décentralisées : tenue des comptabilités fournisseurs et clients, centralisation des recettes et des charges de personnel, contrôle de

la qualité comptable, production des états financiers (bilan, compte de résultat, annexe, etc.).

4. Depuis 2012, tous ces contrôles ont été organisés pour s'adapter à l'évolution comptable et aux contraintes de séparation comptable des deux activités, notamment sur les habilitations donnant accès aux comptables de l'une ou de l'autre des activités.
5. En 2016, l'unité comptabilité d'entreprise a poursuivi la démarche concernant la formalisation et le renforcement des travaux de contrôle interne. Cette démarche s'inscrit dans un dispositif de contrôle interne et *risk management* déployé de manière transversale au département CGF.

2.3 UNE LOGIQUE D'ARRÊT MENSUEL

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

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

3 La production des comptes consolidés du groupe RATP

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

Un secteur de l'unité comptabilité d'entreprise pilote la production des états financiers consolidés pour l'ensemble du périmètre du Groupe. Ce secteur s'assure, en appui du contrôle de gestion des filiales, de la cohérence des données de base qui sont transmises par les entités consolidées. Il est en charge de comptabiliser tous les impacts des normes IFRS pour la plupart des filiales et les retraitements de consolidation (homogénéisation des comptes, éliminations des titres et des flux intra-groupe). Les contrôles de variation des capitaux propres sont effectués entité par entité, puis justifiés globalement au niveau du Groupe. Des inventaires de comptes sont ensuite réalisés pour s'assurer de l'exactitude des comptes.

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

Rapport des commissaires aux comptes

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

Exercice clos le 31 décembre 2016

En notre qualité de commissaires aux comptes de la RATP et en réponse à votre demande, nous vous présentons notre rapport sur le rapport établi par la présidente de votre établissement relatif aux procédures de contrôle interne et de gestion des risques au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2016.

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

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

Nous avons effectué nos travaux conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France. Celles-ci requièrent la mise en œuvre de diligences destinées à apprécier la sincérité des informations concernant les procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière, contenues dans le rapport de la présidente.

Ces diligences consistent notamment à :

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

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

Fait à Courbevoie, le 28 mars 2017
Les commissaires aux comptes

KPMG
Philippe Arnaud

MAZARS
Lionel Gotlib

Comptes consolidés

Rapport des commissaires aux comptes p. 69

État du résultat global p. 70

Bilan consolidé p. 72

Tableau des flux de trésorerie consolidés p. 73

Tableau de variation des capitaux propres p. 74

Notes annexes p. 75

Rapport des commissaires aux comptes

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2016

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le commissaire aux participations de l'État, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2016 sur :

- le contrôle des comptes consolidés de 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.

En cas de changement de statut fiscal, il est explicitement prévu dans la norme IAS 12 et au paragraphe 4 de l'interprétation SIC 25 la reconnaissance des impôts différés par le compte de résultat. La note 7.2 de l'annexe « Impôts différés » indique la raison pour laquelle la RATP n'a pas suivi cette interprétation mais a enregistré la créance d'impôt par la contrepartie des capitaux propres.

Sous cette réserve, 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.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 7 « Impôts sur le résultat » de l'annexe qui rappellent les autres conséquences comptables de l'assujettissement de l'Epic RATP à l'impôt sur les sociétés à compter du 1^{er} janvier 2016.

2. Justification des appréciations

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

- la note 1.3 de l'annexe décrit les bases d'établissement des états financiers, et notamment les éléments qui nécessitent de la part de la direction l'exercice du jugement, d'effectuer des estimations et de faire des hypothèses qui ont un impact sur l'application des

méthodes comptables, sur les montants des actifs et passifs ainsi que sur celui des produits et des charges. Cette note précise également que les estimations retenues au 31 décembre 2016 étant fondées sur des hypothèses susceptibles d'évoluer, les réalisations pourraient s'écarter sensiblement des estimations retenues. Nous avons apprécié le caractère approprié des modalités retenues et des informations fournies sur ces jugements, estimations et hypothèses, et nous nous sommes assurés de la correcte mise en œuvre des modalités retenues ;

- la note 15 « Tests de dépréciation d'actifs » de l'annexe présente les unités génératrices de trésorerie définies au niveau du Groupe et les modalités de mise en œuvre des tests de dépréciation ainsi que les principales hypothèses utilisées pour la détermination des valeurs recouvrables, les résultats des tests de dépréciation et les sensibilités des valeurs recouvrables. Nous avons examiné les modalités de réalisation de ces tests de perte de valeur ainsi que la cohérence des hypothèses utilisées et des prévisions de flux de trésorerie, et vérifié que l'information donnée était appropriée ;
- la note 24 « Provisions pour avantages au personnel » détaille les avantages postérieurs à l'emploi et les autres avantages à long terme provisionnés au bilan ainsi que la méthode d'évaluation des dites provisions. Nous avons examiné le recensement, l'évaluation et le traitement comptable de ces engagements et provisions, et avons vérifié que l'information donnée était appropriée ;
- comme mentionné dans la première partie du présent rapport, la note 7 « Impôts sur le résultat » de l'annexe rappelle les conséquences comptables de l'assujettissement de l'Epic RATP à l'impôt sur les sociétés à compter du 1^{er} janvier 2016. Nos travaux ont consisté à vérifier la correcte application des dispositions fiscales et de la présentation qui en est faite.

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

3. Vérification spécifique

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

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

Paris-la Défense et Courbevoie, le 28 mars 2017
Les commissaires aux comptes

KPMG Audit
Département de KPMG SA
Philippe Arnaud
Associé

MAZARS
Lionel Gotlib
Associé

État du résultat global

Les états financiers sont présentés en milliers d'euros.

1 Compte de résultat

	Notes	31/12/2016	31/12/2015
Chiffre d'affaires (dont revenus des actifs financiers en concession 116 millions d'euros en 2016 et 158 millions d'euros en 2015)	3	5 447 767	5 556 355
Autres produits des activités ordinaires	3	341 756	458 717
Produits des activités ordinaires	3	5 789 523	6 015 072
Achats consommés		-630 051	-759 201
Autres achats et charges externes		-875 597	-875 522
Impôts, taxes et versements assimilés	4	-325 353	-249 916
Charges de personnel	5	-3 144 924	-3 121 935
Autres charges d'exploitation		-27 655	-54 427
EBITDA (Excédent brut d'exploitation)		785 943	954 070
Dotations aux amortissements		-386 093	-370 955
Dotations et reprises aux provisions	25	-18 300	4 717
Résultat de cessions d'actifs		-6 755	1 233
Effets des opérations sur le périmètre	2	-461	35 330
Pertes de valeur		0	-17
Autres produits et charges opérationnels		230	13
Quote-part dans le résultat net des entités mises en équivalence	17	7 531	4 617
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entités mises en équivalence		382 095	629 008
Produits financiers	6	53 301	60 241
Charges financières	6	-229 137	-233 803
Résultat financier		-175 836	-173 562
Résultat avant impôts		206 259	455 446
Impôts sur le résultat	7	-28 051	-9 595
Résultat net consolidé		178 208	445 850
Part du Groupe		171 019	437 253
Intérêts minoritaires		7 190	8 598

2 Autres éléments du résultat global

	31/12/2016	31/12/2015
Résultat net consolidé	178 208	445 850
Reclassement en résultat des réévaluations d'actifs financiers disponibles à la vente	0	-1 948
Variation de la juste valeur des dérivés de couverture de flux de trésorerie	5 808	13 535
Impôts différés sur la variation de la juste valeur des dérivés de couverture de flux de trésorerie	-171	443
Écarts de conversion	-10 264	3 766
Quote-part des entités mises en équivalence sur éléments recyclables en résultat	1 013	2 983
Total des éléments recyclables en résultat	-3 614	18 780
Réévaluations au titre des régimes à prestations définies brut	-66 284	83 396
Impôts différés sur les réévaluations au titre des régimes à prestations définies	409	644
Quote-part des entités mises en équivalence sur éléments non recyclables en résultat	-268	-48
Total des éléments non recyclables en résultat	-66 143	83 992
Produits et charges comptabilisés en autres éléments du résultat global	-69 757	102 772
RÉSULTAT GLOBAL TOTAL	108 452	548 623
Part du Groupe	100 445	539 175
Intérêts minoritaires	8 006	9 448

Bilan consolidé

Actif	Notes	31/12/2016	31/12/2015	Passif	Notes	31/12/2016	31/12/2015
				Dotation en capital	23	433 367	433 367
<i>Goodwill net</i>	8	354 631	370 226	Contre-valeur des immobilisations mises à disposition	23	250 700	250 700
Immobilisations incorporelles	9	716 044	608 757	Réserves		3 449 877	2 553 422
Immobilisations corporelles	10	5 758 891	5 494 467	Résultat de la période		171 019	437 253
				Capitaux propres – part du Groupe		4 304 963	3 674 742
Titres mis en équivalence	17	139 526	137 005				
Actifs financiers disponibles à la vente	18	35 399	39 147	Intérêts minoritaires		33 039	33 506
Instruments financiers dérivés – non courants	30	144 107	284 153				
Actifs financiers en concession – non courants	14	3 899 597	3 942 450	Capitaux propres		4 338 002	3 708 248
Autres actifs financiers – non courants	19	463 154	518 561				
Impôts différés actifs	7	688 511	31 041	Provisions pour avantages au personnel	24	762 098	681 493
				Autres provisions – non courantes	25	160 424	158 289
Actifs non courants		12 199 859	11 425 807	Dettes financières – non courantes	26	5 402 326	5 394 705
				Instruments financiers dérivés – non courants	30	52 239	48 652
Stocks et en-cours	20	208 712	198 210	Impôts différés passifs	7	179 124	36 362
Créances d'exploitation	21	1 112 351	960 326	Autres créditeurs		10 447	586
				Passifs non courants		6 566 659	6 320 087
Instruments financiers dérivés – courants	30	173 740	88 324				
Actifs financiers en concession – courants	14	277 861	272 536	Autres provisions – courantes	25	74 434	61 743
Autres actifs financiers – courants	19	439 965	455 869	Dettes financières – courantes	26	2 279 064	2 274 965
				Instruments financiers dérivés – courants	30	6 718	31 288
Trésorerie et équivalents de trésorerie	22	1 020 413	1 051 687	Dettes d'exploitation	27	2 168 024	2 056 428
Actifs courants		3 233 042	3 026 952	Passifs courants		4 528 240	4 424 424
TOTAL ACTIF		15 432 901	14 452 759	TOTAL PASSIF		15 432 901	14 452 759

Tableau des flux de trésorerie consolidés

	Notes	31/12/2016	31/12/2015
Résultat net total consolidé		178 208	445 850
Élimination du résultat des entités mises en équivalence		-7 459	-4 617
Élimination des amortissements et provisions		423 946	382 931
Dotations aux amortissements des biens mis en concession	14	300 928	297 565
Élimination des résultats de cession		6 224	-76 840
Élimination des autres éléments non monétaires		10 034	1 332
Capacité d'autofinancement après coût de l'endettement financier net et impôts		911 882	1 046 222
Élimination de la charge (produit) d'impôt		28 051	9 595
Incidence de la variation du BFR hors investissements et subventions	28	-114 478	-23 146
Impôts payés		-7 465	-14 556
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		817 990	1 018 115
Incidence des variations de périmètre		-16 070	-77 234
Acquisition d'immobilisations incorporelles et corporelles	9 et 10	-1 240 944	-1 122 839
Acquisition de biens mis en concession		-610 105	-777 599
Acquisition d'actifs financiers		32	-2 392
Variation des prêts et avances consentis		4 395	-8 736
Variation du BFR sur investissements et biens mis en concession		63 827	-34 746
Subventions d'investissement reçues hors biens mis en concession	9 et 10	533 574	507 773
Subventions d'investissement reçues sur des biens mis en concession		281 684	383 947
Variation des subventions d'investissement à recevoir		-4 506	-141 173
Cessions d'immobilisations incorporelles et corporelles		15 123	28 090
Cession d'actifs financiers		151	1 575
Dividendes reçus des entités mises en équivalence		2 111	6 905
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		-970 727	-1 236 430
Part des minoritaires sur mouvements de capital		-500	-592
Émissions d'emprunts		526 664	597 442
Remboursements d'emprunts		-189 431	-601 346
Variation des billets de trésorerie		-292 896	-109 955
Variation du cash collatéral et des placements à court terme		-9 359	118 922
Variation des intérêts courus non échus		-147	-9 119
Dividendes payés aux minoritaires		-4 316	-9 926
Autres flux liés aux opérations de financement		-7 636	4 710
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		22 380	-9 864
Incidence de la variation des taux de change		516	-54
Incidence des changements de principes comptables		-10 008	-
Variation de la trésorerie		-139 850	-228 233
Trésorerie d'ouverture		1 001 667	1 229 899
Trésorerie de clôture	22	861 817	1 001 667
Variation de la trésorerie		-139 850	-228 233

Tableau de variation des capitaux propres

	Capital	Contre-valeur des immobilisations mises à disposition	Réserves de conversion	Écarts actuariels	Variation de juste valeur des AFS	Couverture de flux de trésorerie	Autres réserves	Capitaux propres part du Groupe	Intérêts minoritaires	Total capitaux propres
Capitaux propres au 31 décembre 2014	433 367	250 700	5 974	-182 342	1 724	-46 213	2 674 251	3 137 459	33 194	3 170 653
Résultat net de l'exercice							437 253	437 253	8 598	445 851
Autres éléments du résultat global			5 894	84 118	-1 948	13 857		101 921	850	102 772
Résultat global total	0	0	5 894	84 118	-1 948	13 857	437 253	539 175	9 448	548 623
Autres transactions entre actionnaires							-2 045	-2 045	-2 533	-4 578
Distribution de dividendes									-7 398	-7 398
Autres variations							153	153	795	948
Capitaux propres au 31 décembre 2015	433 367	250 700	11 868	-98 224	-224	-32 356	3 109 612	3 674 742	33 506	3 708 248
Résultat net de l'exercice							171 019	171 019	7 190	178 208
Autres éléments du résultat global			-10 395	-65 853		5 675		-70 573	816	-69 757
Résultat global total	0	0	-10 395	-65 853	0	5 675	171 019	100 445	8 006	108 452
Autres transactions entre actionnaires							-7 054	-7 054	-3 350	-10 404
Distribution de dividendes								0	-5 114	-5 114
Activation des impôts différés de l'Epic RATP							537 000	537 000	0	537 000
Autres variations							-169	-169	-10	-179
CAPITAUX PROPRES AU 31 DÉCEMBRE 2016	433 367	250 700	1 473	-164 077	-224	-26 681	3 810 407	4 304 963	33 039	4 338 002

FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE

La RATP a été avisée par un courrier du ministre des Finances et des Comptes publics en date du 3 mars 2016 qu'en tant qu'établissement public se livrant à des activités lucratives elle doit s'acquitter dans les conditions de droit commun des impôts et taxes de toute nature auxquels seraient assujetties des entreprises privées effectuant les mêmes opérations. Ce courrier a pour conséquence de soumettre la RATP à l'impôt sur les sociétés, ainsi qu'aux taxes assimilées (taxe d'apprentissage et taxe sur les véhicules des sociétés). La RATP considère également que cette échéance la conduit à s'acquitter de la taxe sur les salaires à compter de l'exercice ouvert au 1^{er} janvier 2016.

Les impacts de cet assujettissement sont décrits dans la note 7.

Le traitement comptable des impôts différés actifs de l'Epic RATP est explicité dans la note 7.

Notes annexes

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

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

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

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

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

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

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

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

Les comptes consolidés du Groupe au 31 décembre 2016 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 24 mars 2017.

1 Référentiel comptable

1.1 RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

En application du règlement européen 1606/2002 du 19 juillet 2002 sur les normes internationales, les états financiers consolidés du groupe RATP sont établis au 31 décembre 2016, conformément aux normes IFRS telles qu'adoptées par l'Union européenne.

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

1.2 ÉVOLUTION DU RÉFÉRENTIEL IFRS ET CHANGEMENTS COMPTABLES

1.2.1 NORMES, AMENDEMENTS ET INTERPRÉTATIONS D'APPLICATION OBLIGATOIRE AUX EXERCICES OUVERTS À COMPTER DU 1^{ER} JANVIER 2016

Les nouveaux textes IFRS dont l'application est obligatoire dans l'Union européenne à compter du 1^{er} janvier 2016 sont des amendements à des normes existantes. Ces amendements n'ont pas d'incidence sur les états financiers consolidés au 31 décembre 2016.

1.2.2 NORMES, AMENDEMENTS ET INTERPRÉTATIONS ADOPTÉS PAR L'UNION EUROPÉENNE ET D'APPLICATION NON OBLIGATOIRE POUR LA PRÉPARATION DES COMPTES CONSOLIDÉS 2016

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation les normes suivantes adoptées par l'Union européenne :

- la norme IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients » entrera en vigueur pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2018. Cette norme remplacera les normes IAS 18 « Produits des activités ordinaires » et IAS 11 « Contrats de construction » en introduisant un nouveau modèle de comptabilisation des produits. L'analyse des incidences de cette norme est en cours. À ce stade, le Groupe n'en attend pas d'impact significatif ;
- la norme IFRS 9 « Instruments financiers » entrera en vigueur pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2018. Cette norme introduit notamment des modifications concernant le classement et l'évaluation des instruments financiers, ainsi que sur le traitement comptable des opérations de couverture. L'analyse des incidences de cette norme est en cours. À ce stade, le Groupe n'en attend pas d'impact significatif.

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation les autres normes, amendements et interprétations adoptés par la Commission européenne et applicables à compter d'un exercice postérieur au 31 décembre 2016. Le Groupe n'en attend pas d'impact significatif sur ses états financiers.

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

Les nouvelles normes publiées par l'IASB mais non encore adoptées par l'Union européenne concernent principalement la norme IFRS 16 « Contrats de location », qui entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2019 et remplacera la norme IAS 17. Cette norme conduira à comptabiliser à l'actif et au passif les droits et obligations résultant des contrats de location, sans distinction entre contrats de location simple et contrats de location-financement. L'analyse des incidences de cette norme est en cours.

Le Groupe n'envisage pas d'appliquer cette nouvelle norme par anticipation.

1.3 ESTIMATIONS ET JUGEMENTS

Pour établir les comptes du Groupe, la direction doit procéder à des estimations dans la mesure où de nombreux éléments inclus dans les états financiers ne peuvent être précisément évalués. La direction est amenée à réviser ces estimations en cas de changement des circonstances sur lesquelles elles étaient fondées ou par suite de nouvelles informations ou d'un surcroît d'expérience. En conséquence, les réalisations pourraient s'écarter sensiblement des estimations retenues au 31 décembre 2016.

Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

- les amortissements et dépréciations d'actifs, essentiellement les immobilisations corporelles (note 10), les stocks (note 20), les créances d'exploitation (note 21), les *goodwill* (note 8) et les tests de dépréciation d'actifs (note 15) ;
- les passifs, dont les provisions pour risques, et principalement la provision pour démantèlement (note 25), les éléments relatifs aux avantages du personnel (note 24) et les passifs éventuels (note 34) ;
- l'évaluation à la juste valeur des instruments financiers (note 31) ;
- l'évaluation des risques de contrepartie des dépôts dans le cadre des contrats de *leasehold* (note 13) ;
- la reconnaissance des impôts différés actifs (note 7) ;
- la comptabilisation des contrats de concession exploités par l'Epic RATP et les filiales (note 14) ;
- les regroupements d'entreprises (note 2).

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

1.4 SOLDES INTERMÉDIAIRES DU COMPTE DE RÉSULTAT

Le groupe RATP a fait le choix de présenter son compte de résultat par nature. Plusieurs soldes intermédiaires sont distingués afin d'éclairer le lecteur des états financiers sur les éléments constitutifs du résultat net du Groupe.

1.4.1 L'EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION (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, figurent sur la ligne « Charges de personnel ».

1.4.2 LE RÉSULTAT OPÉRATIONNEL APRÈS QUOTE-PART DE RÉSULTAT NET DES ENTITÉS MISES EN ÉQUIVALENCE

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

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

1.4.3 LE RÉSULTAT FINANCIER

Le Groupe présente un résultat financier qui comprend les incidences des opérations de financement. Le résultat financier correspond principalement au coût de l'endettement financier net. Le résultat financier contient les intérêts payés sur la dette financière du Groupe, les intérêts perçus sur la trésorerie disponible, le résultat des opérations de *leasehold*. Ces éléments sont présentés après opérations de couverture, y compris la variation de valeur des instruments dérivés ne répondant pas aux conditions pour être qualifiés de couverture en IFRS.

1.5 RÉGIME DE PROPRIÉTÉ DES BIENS INSCRITS À L'ACTIF DE L'EPIC RATP

Les régimes de propriété des biens créés par la RATP ou historiquement mis à sa disposition sont distingués en quatre catégories d'actifs :

- la RATP est propriétaire des biens constitutifs de l'infrastructure dont elle est gestionnaire ;
- les matériels roulants et les matériels d'entretien du matériel roulant (biens de retour) appartiennent au Stif. Il entrera en pleine possession de ces biens à l'expiration des droits d'exploitation de services de la RATP, lorsqu'il effectuera le rachat des biens à leur valeur nette comptable, nette de toute subvention, telle qu'elle figure dans les comptes annuels de l'Epic. Dans les comptes consolidés, ces biens sont comptabilisés en actifs financiers en application de l'interprétation IFRIC 12 « Accords de concession de services » (note 14) ;
- les autres biens nécessaires à l'exploitation (biens de reprise), autres que ceux mentionnés aux deux paragraphes précédents, appartiennent en pleine propriété à la RATP ; à l'expiration des droits d'exploitation de lignes, 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 » (note 14) ;
- les immeubles et autres biens qui ne sont pas affectés à l'exploitation et qui sont utilisés par la RATP pour des activités administratives, sociales ou de formation appartiennent en pleine propriété à la RATP.

Les biens inscrits à l'actif de l'Epic RATP sont comptabilisés selon les modalités suivantes :

Type de biens

	Gestionnaire d'infrastructure (GI)	Opérateur de transport (OT)		
	Biens propres	Biens de retour	Biens de reprise	Biens propres
Nature des biens	Biens relatifs à l'infrastructure.	Matériels roulants et matériels d'entretien du matériel roulant.	Il s'agit de biens nécessaires à l'exploitation : <ul style="list-style-type: none"> • les centres bus, • certains équipements... 	Biens affectés aux activités administratives, sociales ou de formation.
Régime de propriété	La RATP est propriétaire de ces biens.	Ces biens appartiennent au Stif. La RATP est affectataire de ces biens. Le Stif entrera en possession des biens au terme des droits d'exploitation.	La RATP est propriétaire de ces biens. Le Stif a la possibilité de reprendre ces biens en fin de contrat moyennant une indemnisation de la RATP.	La RATP est propriétaire de ces biens.
Modalités de rémunération pendant la période d'exploitation	La rémunération dédiée au GI est perçue via l'OT.	L'article 14 du décret n° 2011-320 fixe les modalités de rémunération versée par le Stif à la RATP au titre de ces biens.	Les principes et les modalités de rémunération sont prévus sur la durée du contrat Stif 2016-2020.	
Modalités de rémunération à la fin des droits d'exploitation	Non applicable.	L'article 14 du décret n° 2011-320 prévoit le rachat des biens à la valeur nette comptable, nette de toute subvention.	L'accord entre la RATP et le Stif prévoit soit une reprise des biens à une valeur nulle pour les biens transférés à la RATP, soit une reprise à la valeur nette comptable nette de subventions pour les autres biens.	Non applicable.
Biens éligibles à IFRIC 12 « Contrats de concessions de services »	Non	Oui ⁽¹⁾	Oui ⁽¹⁾	Non

(1) Les biens éligibles à IFRIC 12 sont comptabilisés en actifs financiers en concession et/ou en immobilisations incorporelles (note 14).

2 Périmètre de consolidation

2.1 PRINCIPES COMPTABLES LIÉS AU PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

2.1.1 PRINCIPES DE CONSOLIDATION

2.1.1.1 Détermination du périmètre et méthodes de consolidation

Les comptes consolidés comprennent ceux de la RATP Epic ainsi que ceux de ses filiales, coentreprises, activités conjointes et entreprises associées.

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

moment de la perte de contrôle. Les variations de pourcentage d'intérêt dans une filiale n'aboutissant pas à une perte de contrôle sont comptabilisées en capitaux propres. Les transactions entre entités consolidées sont éliminées.

Les entités sous contrôle conjoint entre le Groupe et les autres actionnaires et qualifiées de coentreprises sont consolidées selon la méthode de la mise en équivalence. Les coentreprises sont les partenariats dans lesquels les partenaires ont des droits sur l'actif net de l'entité contrôlée conjointement. Les partenariats qualifiés d'activité conjointe sont comptabilisés ligne à ligne à hauteur de la quote-part détenue dans les actifs, les passifs, les charges et produits revenant au Groupe. Il s'agit des partenariats dans lesquels les partenaires ont des droits directs sur les actifs et des obligations directes sur les passifs de l'entité contrôlée conjointement. Le Groupe retient notamment dans son appréciation le fait que la production de l'entité soit principalement destinée aux partenaires, ainsi que la part de financement de l'entité par les partenaires par rapport à des financements externes. Seul le partenariat Metrolab (activité de recherche et développement) est qualifié d'activité conjointe. Les autres partenariats sont qualifiés de coentreprises.

Les entités dans lesquelles le Groupe exerce une influence notable sont consolidées selon la méthode de la mise en équivalence ; celle-ci est présumée lorsque le Groupe détient une participation supérieure ou égale à 20 % des droits de vote.

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

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

Cas particulier de la SA HLM Logis-Transports

L'appréciation du contrôle sur les SA HLM tient compte du caractère atypique de ces sociétés, des spécificités de leur fonctionnement et des contraintes très strictes imposées par la réglementation HLM.

Ainsi, malgré une participation à près de 100 % de la RATP, celle-ci a été exclue du périmètre de consolidation car le Groupe estime ne pas avoir de contrôle au sens d'IFRS 10 pour les raisons suivantes :

- la réglementation HLM impose des contraintes financières et réglementaires (restriction du bénéfice distribuable, restriction des droits au boni de liquidation...) qui limitent les droits dans les rendements variables dont la RATP pourrait bénéficier ;
- la dette des sociétés HLM est, dans sa quasi-totalité garantie, opération par opération, par les collectivités publiques concernées. Par conséquent, la RATP ne porte pas les risques de remboursement des emprunts de Logis-Transports ;
- la RATP exerce une influence sur certains aspects de gestion de Logis-Transports sans que cette influence puisse être qualifiée de contrôle. La RATP ne peut diriger les activités pertinentes de Logis-Transports malgré sa participation majoritaire. Les actifs de Logis-Transports sont les terrains et immeubles de logements conventionnés. Ces actifs sont soumis à des restrictions très importantes en ce qui concerne leur cession (impossible en dehors du monde HLM). Ils sont source de recettes (loyers) réglementées par le législateur tant dans leur fixation que leur évolution. L'utilisation même de ces actifs n'est pas libre compte tenu des quotas de réservation de logements imposés par les préfetures et les collectivités locales. L'attribution des logements aux agents RATP fait l'objet d'un examen en commission d'attribution au même titre et selon les mêmes modalités que pour les candidats externes.

Les titres de participation Logis-Transport sont classés au bilan en actifs financiers disponibles à la vente et sont évalués à leur coût d'acquisition, diminué le cas échéant des pertes de valeur.

Les principaux éléments financiers de la SA HLM Logis-Transports sont présentés dans la note 18.

2.1.1.2 Regroupements d'entreprises

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

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

Ce *goodwill* est évalué dans la monnaie fonctionnelle de l'entité acquise et est inscrit à l'actif du bilan consolidé. Le Groupe a la possi-

bilité d'opter, transaction par transaction, à la date d'acquisition, pour une évaluation des participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) soit à la juste valeur (« *goodwill* complet ») soit à la quote-part dans la juste valeur de l'actif net identifiable de l'entreprise acquise. Cette seconde méthode est la plus fréquemment appliquée par le Groupe.

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

2.1.1.3 Engagements d'achat d'intérêts minoritaires

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

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

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

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

2.1.2 MÉTHODES DE CONVERSION

2.1.2.1 Monnaie de fonctionnement et monnaie de présentation

Les états financiers consolidés sont présentés en euros qui est la monnaie de présentation du Groupe. Les éléments inclus dans les états financiers de chacune des entités du Groupe sont évalués en utilisant la monnaie du principal environnement économique dans lequel l'entité exerce ses activités (« la monnaie fonctionnelle »).

2.1.2.2 Conversion des états financiers des filiales étrangères

Les états financiers des filiales dont les monnaies fonctionnelles sont différentes de la monnaie de présentation du Groupe ont été convertis en euros selon la méthode suivante :

- les comptes de bilan sont convertis sur la base des taux de change en vigueur à la date de clôture ;
- les comptes de produits et de charges sont convertis, par simplification, sur la base du taux moyen de la période.

Les différences de conversion sur le résultat et les capitaux propres sont portées directement en autres éléments du résultat global sous la rubrique « Réserves de conversion » pour la part du Groupe et sous la rubrique « Intérêts minoritaires » pour la part des minoritaires. Lors de la cession d'une société étrangère, les différences de conversion comptabilisées en autres éléments du résultat global s'y rapportant sont reconnues en résultat, en profit ou perte de cession.

2.1.2.3 Conversion des opérations en devises

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

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

2.2 ÉVOLUTIONS DU PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

La liste des sociétés intégrées au périmètre de consolidation figure à la note 38 de la présente annexe.

2.2.1 Acquisition du groupe Finand

En septembre 2016, le groupe RATP a acquis à 100 % le groupe Finand, qui est basé dans les Hauts-de-France et qui est spécialisé dans le transport interurbain et scolaire. Le groupe Finand comprend les entités Autocars Finand Parmentier, Les Cars Charlot, Autocars Finand, CSR, Finand Transport, Escapade et Chemins de Fer du Cambresis, cette dernière étant déjà en partie détenue par RATP Dev. Le groupe exploite principalement des lignes interurbaines régulières et des lignes scolaires pour le compte des conseils généraux locaux et propose également des excursions touristiques. Il compte 131 salariés, 134 véhicules et 3 sites d'implantation dans la région.

Le groupe Finand est consolidé à partir du 1^{er} septembre 2016 selon la méthode de l'intégration globale. Le prix d'acquisition a été acquitté en numéraire pour 10,7 millions d'euros. Le *goodwill* provisoire qui résulte de l'opération s'élève à 7,5 millions d'euros. L'affectation définitive sera effectuée en 2017. Depuis l'entrée dans le périmètre, les activités achetées ont contribué à la progression du chiffre d'affaires pour 4,6 millions d'euros pour quatre mois d'activité.

2.2.2 Autres variations de périmètre

Le groupe RATP a acquis à 100 % la société Navocap en juillet 2016. Cette entité est un fournisseur de systèmes d'aide à l'exploitation et d'information voyageurs. Le *goodwill* provisoire s'élève à 3,0 millions d'euros.

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

2.3 EFFETS DES OPÉRATIONS SUR LE PÉRIMÈTRE

	31/12/2016	31/12/2015
Effets des opérations sur le périmètre	-461	35 330

Les opérations sur le périmètre n'ont pas d'incidence significative sur le résultat 2016.

En 2015, la ligne « Effets des opérations sur le périmètre » comprenait essentiellement le gain de 41 005 milliers d'euros relatif à la réévaluation à la juste valeur des participations antérieurement détenues dans les entités SLT et SELT dans le cadre de l'opération de prise de contrôle Open Tour.

3 Reconnaissance du revenu

Le revenu est constaté lorsqu'il y a transfert des principaux risques et avantages vers l'acheteur, ce qui coïncide généralement avec le transfert de propriété ou la réalisation du service. Le revenu est évalué déduction faite des remises, escomptes financiers et taxes sur le chiffre d'affaires, et après élimination des ventes intragroupe.

Les revenus liés aux activités de transport sont comptabilisés lorsque la prestation est réalisée.

3.1 CHIFFRE D'AFFAIRES DE LA RATP EPIC

Il est constitué :

1. Des produits du transport qui comprennent :

- les recettes directes provenant des usagers ;
- les contributions du Stif :
 - Le mécanisme de rémunération pour la période 2016-2020 intègre :
 - une contribution d'exploitation « C1 » relative aux charges d'exploitation destinée à couvrir les obligations de service public. Cette contribution se décompose en trois éléments :
 - une contribution forfaitaire « C11 » couvrant les charges d'exploitation de l'opérateur de transport et du gestionnaire d'infrastructure non couvertes par les recettes « voyageurs »,
 - une contribution « C12 » couvrant à l'euro/l'euro les impôts et taxes,
 - et une contribution « C13 » couvrant l'écart entre les recettes directes prévisionnelles indexées selon les modalités prévues pour la contribution forfaitaire « C11 » et le montant des recettes directes prévisionnelles actualisées des décisions tarifaires du Stif,
 - une contribution « C2 » liée au financement des investissements. Dans le cadre de l'application d'IFRIC 12 sur les accords de concession de services, la part de contribution « C2 » relative aux biens de retour et aux biens de reprise est analysée comme l'amortissement et la rémunération des actifs financiers constatés au titre de ces biens (note 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 2016-2020 conclue entre le Stif et la RATP. Les contributions « C11 » et « C2 » sont revalorisées chaque année par l'application d'une formule d'indexation assise sur des indices, conformément aux dispositions du contrat Stif.

Les tarifs publics sont décidés par le Stif, autorité organisatrice. Ils constituent une obligation de service public que la RATP doit respecter.

2. Des produits des activités annexes. Ils comprennent principalement :

- les revenus de la publicité commerciale et des locaux commerciaux ;
- les remboursements divers (dont frais de formation).

3. Des recettes hors transport

Les recettes hors transport comprennent principalement les prestations de service et de travaux à des tiers, la vente de produits, la radiotéléphonie et les télécommunications. Les produits des contrats d'ingénierie et de construction et leurs coûts associés sont comptabilisés respectivement en produits et en charges en fonction du degré d'avancement à la date de clôture de la période présentée. Le degré d'avancement est mesuré par le rapport existant entre les coûts encourus pour les travaux exécutés à la date considérée et les coûts totaux estimés du contrat.

La marge réalisée à l'avancement est comptabilisée seulement lorsqu'elle peut être mesurée de manière fiable. Lorsqu'il est probable que le total des coûts du contrat sera supérieur aux produits, la perte à terminaison attendue est immédiatement comptabilisée en charge sous forme de dépréciation des créances relatives aux contrats concernés, puis provisionnée au passif si nécessaire.

3.2 CHIFFRE D'AFFAIRES DES FILIALES

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

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

3.3 PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES

	31/12/2016	31/12/2015
Produits du transport	4 610 782	4 673 505
Produits des activités annexes	148 923	150 488
Recettes hors transport	572 117	574 034
Revenus des actifs financiers en concession	115 946	158 327
Chiffre d'affaires	5 447 767	5 556 355
Opérations de ventes de biens mis en concession	252 596	368 398
Autres	89 160	90 319
Autres produits des activités ordinaires	341 756	458 717
PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES	5 789 523	6 015 072

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

	31/12/2016			31/12/2015		
	Chiffre d'affaires	Chiffre d'affaires France	Chiffre d'affaires international	Chiffre d'affaires	Chiffre d'affaires France	Chiffre d'affaires international
RATP	4 321 982	4 321 982		4 413 413	4 413 413	
RATP Dev France/Suisse	381 034	369 801	11 233	351 601	340 235	11 366
RATP Dev Italie	20 341		20 341	19 915		19 915
RATP Dev Îles britanniques	389 818		389 818	442 619		442 619
RATP Dev USA	131 825		131 825	124 120		124 120
RATP Dev Afrique	134 175		134 175	137 673		137 673
Autres	68 593	32 138	36 455	67 015	28 751	38 264
TOTAL GROUPE	5 447 767	4 723 920	723 846	5 556 355	4 782 399	773 955

4 Impôts, taxes et versements assimilés

	31/12/2016	31/12/2015
Impôts, taxes et versements assimilés	-325 353	-249 916

Le poste comprend notamment les impôts et taxes sur rémunérations pour 172 millions d'euros et la contribution économique territoriale pour 89 millions d'euros.

L'évolution du poste s'explique essentiellement par les incidences de l'assujettissement à l'impôt sur les sociétés tel que décrit dans la note 7, en particulier concernant les taxes annexes.

5 Charges de personnel

5.1 LES IMPACTS FINANCIERS

	31/12/2016	31/12/2015
Rémunérations	-2 172 899	-2 173 158
Charges sociales	-922 421	-873 134
Autres avantages à long terme	-6 927	26 689
Avantages postérieurs à l'emploi	-55 693	-50 565
Participation des salariés	-51 390	-58 051
Crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi	64 406	6 284
TOTAL CHARGES DE PERSONNEL	-3 144 924	-3 121 935

5.2 EFFECTIFS DU GROUPE

	31/12/2016	31/12/2015
RATP Epic	43 981	43 500
RATP Dev et ses filiales	16 203	16 002
Autres filiales	251	165
EFFECTIF MOYEN DES SOCIÉTÉS CONTRÔLÉES	60 435	59 667

Il s'agit des effectifs des sociétés en intégration globale pris à 100 %. Les effectifs des entités mises en équivalence ne sont pas pris en compte.

5.3 RÉGIMES D'AVANTAGES AU PERSONNEL À COTISATIONS DÉFINIES

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

- n° 2005-1635 du 26 décembre 2005 relatif à la Caisse de retraites du personnel de la Régie autonome des transports parisiens (CRP-RATP);
- n° 2005-1636 du 26 décembre 2005 relatif aux conventions financières passées par le régime spécial de retraites du personnel de la Régie autonome des transports parisiens, au taux et à l'assiette des cotisations perçues par ce régime et modifiant le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- n° 2005-1637 du 26 décembre 2005 relatif aux ressources de la Caisse de retraites du personnel de la Régie autonome des transports parisiens ;

- n° 2005-1638 du 26 décembre 2005 fixant les taux des cotisations dues à la Caisse de retraites du personnel de la Régie autonome des transports parisiens.

Ces textes expliquent que la CRP-RATP, organisme d'État, est le débiteur des retraites, et que la RATP a l'obligation de payer des cotisations calculées de façon spécifique, mais dont le montant est celui qui est exigible de toute entreprise ayant des personnes salariées ressortissantes de la protection sociale de droit commun (régimes obligatoires, à savoir CNAVTS et AGIRC-ARRCO). Par décision en date du 13 juillet 2009, la Commission européenne a validé ce dispositif, via une décision notifiée aux autorités françaises.

La RATP verse à la CRP-RATP des cotisations assises sur les salaires. En vertu des décrets de décembre 2005, ces cotisations sont libératoires. Il n'existe donc aucun passif actuariel à ce titre. Les paiements de la RATP sont constatés en charges de la période à laquelle ils sont liés.

La charge de retraite 2016 s'élève à 282 614 milliers d'euros et est comptabilisée intégralement en résultat opérationnel dans les charges de personnel.

6 Résultat financier

Coût de l'endettement

	31/12/2016	31/12/2015
Charges d'intérêts des opérations de financement	-183 319	-177 904
Variation de coût amorti	996	-13 637
Résultat de change sur emprunts	-52 466	-58 720
Résultat des opérations à la juste valeur sur option	-172	3 401
Reprise en résultat des opérations de couverture de flux de trésorerie	-3 348	-3 484
Intérêts des dérivés de couverture et de <i>trading</i>	2 763	-872
Résultat des opérations non qualifiées de couverture	-1 008	1 050
Résultat de change sur dérivés	52 466	58 720
TOTAL COÛT DE L'ENDETTEMENT BRUT	-184 088	-191 446

Autres charges et produits financiers

	31/12/2016	31/12/2015
Revenus des participations	653	1 002
Produits sur trésorerie et équivalents de trésorerie	3 275	10 346
Résultat du <i>leasehold</i>	734	1 915
Résultat de change lié aux éléments opérationnels	5 137	-469
Autres charges et produits financiers	-1 546	5 090
Total produits financiers	53 301	60 241
Total charges financières	-229 136	-233 803
RÉSULTAT FINANCIER	-175 835	-173 562

Le résultat de change trouve sa contrepartie dans le résultat des dérivés de couverture. La gestion du risque financier est détaillée en note 29.

7 Impôts sur le résultat

Les impôts sur le résultat comprennent la charge ou le produit d'impôt exigible et la charge ou produit d'impôt différé.

MODALITÉS D'ASSUJETTISSEMENT À L'IMPÔT SUR LES SOCIÉTÉS À COMPTER DE 2016

La RATP a été avisée par un courrier du ministre des Finances et des Comptes publics en date du 3 mars 2016 qu'en tant qu'établissement public se livrant à des activités lucratives elle doit s'acquitter dans les conditions de droit commun des impôts et taxes de toute nature auxquels seraient assujetties des entreprises privées effectuant les mêmes opérations. Ce courrier a pour conséquence de soumettre la RATP à l'impôt sur les sociétés, ainsi qu'aux taxes assimilées (taxe d'apprentissage et taxe sur les véhicules des sociétés). La RATP considère également que cette échéance l'a conduit à s'acquitter de la taxe sur les salaires à compter de l'exercice ouvert au 1^{er} janvier 2016.

La Direction de la législation fiscale (DLF) a précisé en octobre 2016 les modalités de cette imposition, en particulier concernant l'établissement du bilan fiscal d'ouverture et les règles d'amortissement des immobilisations.

Préalablement à l'entrée en fiscalité au 1^{er} janvier 2016, la RATP a réévalué en franchise d'impôt les actifs et passifs constituant le bilan comptable au 31 décembre 2015 à leur valeur vénale. Celle-ci correspond à la valeur fiscale des biens constitutifs du bilan fiscal d'ouverture. L'écart de réévaluation « fiscale » résultant de la différence entre la valeur réévaluée et la valeur comptable des biens figurant au bilan d'ouverture est suivi de manière extra-comptable. Il génère donc un amortissement fiscal utilisé pour le seul calcul de l'impôt.

S'agissant des subventions d'équipement accordées aux entreprises par l'Union européenne, l'État, les collectivités publiques ou tout autre organisme public et affectées à la création ou l'acquisition d'immobilisations, l'article 42 septies du Code général des impôts (CGI) prévoit que l'imposition de ces subventions peut être opérée au fur et à mesure des amortissements pour la fraction de la subvention affectée à des immobilisations amortissables, et sur une période de dix ans pour la fraction de la subvention affectée à des immobilisations non amortissables. La RATP n'étant pas assujettie à l'impôt sur les sociétés au moment de l'attribution des subventions acquises avant le 1^{er} janvier 2016, elle n'était pas en mesure d'opter pour le régime optionnel de l'article 42 septies du CGI. Par conséquent, sur le plan fiscal, la DLF considère que les subventions acquises à la RATP avant le 1^{er} janvier 2016 se rattachent à des exercices antérieurs à l'entrée en fiscalité et ne sont donc pas imposables.

INTÉGRATION FISCALE

En 2016, la RATP a opté pour le régime d'intégration fiscale des filiales françaises contrôlées à plus de 95 %, prévu par l'article 223A du Code général des impôts.

Le périmètre de l'intégration fiscale comprend la plupart des filiales françaises. Aux termes des conventions d'intégration fiscale, les filiales supportent une charge d'impôt équivalente à celle qu'elles auraient supportée en l'absence d'intégration. Le produit d'intégration fiscale est acquis à l'Epic RATP. Conformément aux conventions d'intégration fiscale signées avec les sociétés antérieurement mères

d'une intégration fiscale, pour l'année 2016, ce produit est partiellement rétrocédé à la société intégrée de telle sorte que le changement du périmètre d'intégration fiscale soit neutre pour les sociétés mères d'une intégration fiscale avant 2016.

AVENANT EN COURS DE FINALISATION

Les comptes de l'Epic RATP ont été arrêtés en tenant compte d'un avenant au contrat Stif 2016-2020 en cours de formalisation prévoyant d'ajuster les écarts liés au passage à l'impôt sur les sociétés entre les hypothèses prises dans la maquette financière du contrat et les modalités d'application préconisées par la Direction générale des finances publiques (DGFP).

7.1 CHARGE D'IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

	31/12/2016	31/12/2015
Charge/produit d'impôts courants	-18 355	-16 935
Charge/produit lié à l'intégration fiscale	10 833	3 496
Charge/produit d'impôts différés	-20 529	3 844
TOTAL IMPÔTS	-28 051	-9 595

7.2 IMPÔTS DIFFÉRÉS

Les impôts différés sont comptabilisés à concurrence des différences temporelles entre la base fiscale des actifs et passifs et leur valeur comptable dans les états financiers consolidés. Aucun impôt différé n'est comptabilisé s'il naît de la comptabilisation initiale d'un actif ou d'un passif lié à une transaction autre qu'un regroupement d'entreprises qui, au moment de la transaction, n'affecte ni le résultat comptable ni le résultat fiscal.

Les impôts différés sont déterminés selon la méthode du report variable sur la base des taux d'impôt (et des réglementations fiscales) qui ont été adoptés ou quasi adoptés à la date de clôture et dont il est prévu qu'ils s'appliqueront lorsque l'actif d'impôt différé concerné sera réalisé ou le passif d'impôt différé, réglé.

Les actifs d'impôts différés sur différences temporelles ou sur déficits reportables ne sont reconnus que dans la mesure où la réalisation d'un bénéfice imposable futur, qui permettra d'imputer les différences temporelles, est probable.

Des impôts différés sont comptabilisés au titre des différences temporelles liées à des participations dans des filiales et des entreprises associées, sauf 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.

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 %.

Compte tenu des caractéristiques intrinsèques de la contribution sur la valeur ajoutée économique (CVAE), notamment du mécanisme de plafonnement, le Groupe comptabilise cette charge en résultat opérationnel.

Les mouvements d'impôts différés nets sont les suivants :

	Impôts différés actifs – bruts	Impôts différés actifs – non appréhendés	Impôts différés actifs	Impôts différés passifs	Impôts différés nets
Au 1^{er} janvier 2016	55 278	-24 237	31 041	-36 362	-5 321
Comptabilisation des impôts différés de l'Epic RATP à l'ouverture	4 840 938	-4 184 659	656 279	-119 279	537 000
Impôts comptabilisés au compte de résultat	-53 749	57 031	3 282	-23 811	-20 529
Impôts comptabilisés directement en autres éléments du résultat global	20 120	-21 106	-986	0	-986
Variation de périmètre	109	0	109	-1 244	-1 135
Écarts de conversion	-697	-51	-748	1 331	583
Autres	-387	-79	-466	241	-225
AU 31 DÉCEMBRE 2016	4 861 612	-4 173 101	688 511	-179 124	509 387

Les impôts différés bruts par nature sont les suivants :

	31/12/2016	31/12/2015
Impôts différés actifs résultat	146 132	23 864
Impôts différés actifs réserves	542 379	7 177
Total impôts différés actifs	688 511	31 041
Impôts différés passifs résultats	176 753	33 546
Impôts différés passifs réserves	2 371	2 816
Total impôts différés passifs	179 124	36 362
IMPÔTS DIFFÉRÉS NETS	509 387	-5 321
Dont :		
• différences temporelles comptables/fiscales	4 365 842	-1 691
• écarts d'évaluation	-7 085	-8 127
• crédit-bail	-995	-2 359
• avantages au personnel	213 975	7 310
• instruments de couverture	11 606	669
• provisions réglementées	-29 896	-5 352
• reports déficitaires	3 224	4 316
• pertes de valeur sur impôts différés actifs	-4 047 036	-181
• autres	-249	93

Au 31 décembre 2016, les différences temporelles de l'Epic RATP résultant des écarts entre :

- les valeurs comptables des immobilisations et leurs valeurs au bilan fiscal d'ouverture au 1^{er} janvier 2016 ;
- les durées d'amortissement fiscales et les durées d'amortissement comptables ;
- le traitement fiscal et comptable des reprises des subventions existantes au 1^{er} janvier 2016 ;

sont génératrices d'impôts différés actif (IDA) sur une période de plusieurs dizaines d'années.

Au 1^{er} janvier 2016 et conformément à la norme IAS 12, le groupe RATP a, pour évaluer cette créance d'impôt, apprécié la recouvrabilité

de ces IDA sur un horizon de temps raisonnable en tenant compte des évolutions attendues du taux de l'impôt. Une créance d'impôt différé actif d'un montant de 537 millions d'euros par la contrepartie des capitaux propres a été comptabilisée.

Le traitement comptable de cette créance, par les capitaux propres, n'est pas conforme aux dispositions de la norme IAS 12 et de l'interprétation SIC 25. Elle permet toutefois une meilleure lisibilité du compte de résultat de l'exercice.

Cette créance a été partiellement reprise au cours de l'exercice 2016, en fonction de son utilisation, par la contrepartie d'une charge d'impôt différé pour un montant 22 millions d'euros.

7.3 PREUVE D'IMPÔT

	31/12/2016	31/12/2015
Résultat net	178 208	496 170
(-) part des entités mises en équivalence	7 531	4 617
(-) impôts sur le résultat	-28 051	-9 595
Résultat avant impôt des sociétés intégrées	198 728	501 149
Taux d'impôt applicable en France	34,43 %	34,43 %
Charge d'impôt théorique	68 422	172 546
Différences de taux sur juridictions étrangères	882	7 090
Effet Epic non fiscalisé	0	144 435
Autres différences permanentes	-27 708	13 014
Impact des différences de taux d'imposition	-239	645
Effets d'intégration fiscale	10 833	3 496
Autres éléments d'impôt courant	1 027	-1 545
Imputation de déficits et d'impôts différés non activés antérieurement	157 547	2 354
Déficits de la période non activés	-101 971	-6 538
Charge d'impôt au compte de résultat	28 051	9 595
Taux d'impôt effectif	14,12 %	1,91 %

8 Goodwill

Les *goodwill* sont initialement reconnus lors d'un regroupement d'entreprises tel que décrit en note 2.1.1.2.

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

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

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

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

	31/12/2015	Variation de périmètre	Effets de change	Pertes de valeurs	Reclassement	Autres	31/12/2016
France	78 857	10 525	-	-	-	-1 758	87 624
Grande-Bretagne	109 350	-	-15 607	-	-	-	93 743
<i>Sightseeing</i>	160 290	-	-8 465	-	-	-729	151 096
Autres	21 728	-	439	-	-	-	22 167
TOTAL	370 226	10 525	-23 633	-	-	-2 487	354 631

La colonne « Variation de périmètre » correspond principalement aux *goodwill* provisoires du groupe Finand pour 7,5 millions d'euros et de Navocap pour 3,0 millions d'euros (cf. note 2.2).

9 Immobilisations incorporelles

FRAIS DE RECHERCHE ET DE DÉVELOPPEMENT

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

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

IMMOBILISATIONS INCORPORELLES EN CONCESSION ET AUTRES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

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

Ce poste comprend essentiellement les actifs incorporels de concession constitués au titre des biens de reprise de l'OT en application d'IFRIC 12 « Accords de concession » (notes 1.5 et 14).

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

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

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

	31/12/2015	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact actif mis en concession	31/12/2016
Valeurs brutes							
Droit au bail	5 909	261	-1	0	-478	0	5 691
Frais de recherche et développement	42	0	0	49	423	-48	466
Concessions, brevets et droits similaires	472 887	2 137	-617	56 085	168	-25	530 635
Fonds commercial	2 507	0	-37	37	-33	0	2 474
Autres immobilisations incorporelles	53 302	261	0	1 442	-1 637	0	53 367
Immobilisations incorporelles en concession	369 343	0	0	0	0	62 368	431 711
Immobilisations incorporelles en cours	103 183	82 269	0	-44 233	27	0	141 246
Total valeurs brutes	1 007 172	84 928	-655	13 380	-1 530	62 295	1 165 590

	31/12/2015	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprise	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact actif mis en concession	31/12/2016
Amortissements et dépréciations							
Droit au bail	-1 851	-101	0	0	58	0	-1 894
Frais de recherche et développement	-42	-7 210	0	0	-297	7 170	-379
Concessions, brevets et droits similaires	-359 333	-41 061	558	-109	-124	300	-399 770
Fonds commercial	-889	-53	1	0	43	0	-898
Autres immobilisations incorporelles	-23 445	-8 696	0	10	1 697	0	-30 434
Immobilisations incorporelles en concession	-12 856	0	0	0	0	-3 315	-16 171
Total amortissements et dépréciations	-398 415	-57 122	559	-99	1 376	4 155	-449 546
Valeurs nettes	608 757	27 806	-96	13 281	-154	66 450	716 044

L'impact des actifs mis en concession de l'Epic RATP est explicité en note 14.

10 Immobilisations corporelles

Comme indiqué dans la note 1.5, seuls les biens propres de l'Epic RATP ainsi que les immobilisations corporelles des filiales sont inscrits au bilan consolidé. Ils sont évalués initialement à leur coût d'acquisition, à leur coût de production ou à la juste valeur lors d'un regroupement d'entreprise. Ils sont ensuite diminués du cumul des amortissements et du cumul des pertes de valeur.

Conformément à la méthode de comptabilisation des actifs par composants, toutes les immobilisations 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 (note 3.1), la contribution C2 couvre les coûts d'emprunts liés au financement des investissements. De ce fait, la RATP ne capitalise pas les intérêts financiers.

Lorsque des biens corporels font l'objet d'une obligation de démantèlement, le coût prévisionnel de cette obligation est initialement inclus dans le coût d'acquisition du bien correspondant en contrepartie de provisions (note 25).

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

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

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

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

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

	31/12/2015	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact actif mis en concession	31/12/2016
Valeurs brutes							
Terrains	536 368	27	-3 526	31 172	-1 638	0	562 402
Immeubles de placement	1 077	0	0	0	0	0	1 077
Constructions	8 809 301	1 349	-7 100	266 972	-4 490	-20 964	9 045 069
Installations techniques, matériels, outillage industriel	3 994 766	8 767	-39 014	256 281	-1 198	-32 380	4 187 223
Matériels de transport	1 766 410	45 889	-168 698	743 935	-19 007	-253 892	2 114 638
Autres immobilisations corporelles	202 231	5 148	-3 815	12 393	1 405	79	217 440
Immobilisations corporelles en cours	1 967 448	1 711 537	-303	-1 376 467	-276	118 703	2 420 641
Subventions d'investissement	-8 117 116	-821 509	13 609	0	-13	-1 975	-8 927 004
Total valeurs brutes	9 160 485	951 208	-208 847	-65 714	-25 216	-190 429	9 621 486

	31/12/2015	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprise	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact actif mis en concession	31/12/2016
Amortissements et dépréciations							
Terrains	1 715	-3 312	3 251	-1 752	0	599	501
Immeubles de placement	-817	0	0	0	0	0	-817
Constructions	-3 214 698	-241 986	13 658	-1 693	763	22 284	-3 421 671
Installations techniques, matériels, outillage industriel	-2 395 840	-229 013	29 158	2 227	1 130	30 380	-2 561 957
Matériels de transport	-493 427	-354 615	161 714	551	14 013	106 438	-565 326
Autres immobilisations corporelles	-134 129	-26 939	3 463	-157	-843	193	-158 413
Immobilisations en cours	0	0	0	0	0	0	0
Subventions d'investissement	2 571 178	215 427	-1 906	56 522	3	3 864	2 845 088
Total amortissements et dépréciations	-3 666 018	-640 438	209 338	55 698	15 066	163 758	-3 862 595
Valeurs nettes	5 494 467	310 770	491	-10 016	-10 150	-26 671	5 758 891

L'impact des actifs mis en concession de l'Epic RATP est explicité en note 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 34.1.

Au 31 décembre 2016, il n'y a pas d'immobilisations données en garantie ou en nantissement.

11 Subventions d'investissement

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

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

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.

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

	31/12/2016	31/12/2015
Valeur brute	77 107	75 166
Amortissements cumulés	34 980	32 113
VALEUR NETTE COMPTABLE	42 127	43 053

Engagements de crédit-bail

Postes du bilan	Redevances payées		Redevances restant à payer			Prix d'achat résiduel
	de l'exercice	cumulées	jusqu'à 1 an	+ 1 an à 5 ans	+ 5 ans	
Terrains					2 840	
Constructions	2 387	28 967	2 848	15 328	16 139	2 287
Matériel de transport	3 736	26 565	2 795	5 320		
Autres immobilisations corporelles	53	174	142			
TOTAL	6 176	55 706	5 785	20 649	16 139	2 287

La dette financière correspondant à ces actifs est présentée en note 26.

12 Contrats de location

12.1 CONTRATS DE LOCATION SIMPLE

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

Les loyers au titre des contrats de location simple comptabilisés au compte de résultat s'élèvent à 86 308 milliers d'euros.

12.2 CONTRATS DE LOCATION-FINANCEMENT

Les contrats de location sont qualifiés de « location-financement » lorsque, en substance, ils transfèrent au preneur la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété de l'actif sous-jacent. Une location-financement donne lieu à la comptabilisation initiale d'une immobilisation et d'une dette de même montant, égale à la juste valeur du bien concerné ou à la valeur actualisée des paiements futurs minimaux dus au titre du contrat lorsqu'elle est inférieure. Ultérieurement, les loyers sont traités comme des remboursements de la dette et décomposés en amortissement du principal de la dette d'une part, et charges financières d'autre part, sur la base du taux d'intérêt stipulé au contrat ou du taux d'actualisation utilisé pour l'évaluation de la dette.

Les contrats de location-financement pris par le Groupe pour son compte concernent principalement des locations de bâtiments et de matériel roulant.

13 Information sur les opérations de *lease* particulières

13.1 LEASE AMÉRICAIN

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

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

Les différents contrats qui composent chaque opération sont analysés comme constituant une opération unique au regard de l'interprétation SIC 27 et sont comptabilisés comme tels. Les actifs (dont les dépôts) et passifs liés à ces contrats, générateurs de flux qui se compensent exactement, ont fait l'objet d'une compensation au bilan et au compte de résultat, laissant apparaître en lecture directe un solde, qui correspond au profit global de chaque opération, la *net present value* (« NPV »). Ce profit est encaissé au moment de la signature des contrats et comptabilisé en produits à étaler, puis constaté linéairement en résultat financier sur la durée du contrat. Le montant brut des actifs comptabilisés est de 675,2 millions d'euros et des passifs de 680,3 millions d'euros. Ces montants sont compensés à hauteur de 675,2 millions d'euros, de sorte que le solde net qui en résulte est de 5,1 millions d'euros.

Au 31 décembre 2016, il reste huit contrats avec deux investisseurs : BOA et State Street.

Les risques supportés par la RATP se limitent à ceux liés à la propriété du matériel, à la législation française et aux risques de contrepartie sur les dépôts. La gestion du risque de contrepartie se fait :

- soit par des accords de *defeasance*, qui assurent le droit de compensation entre les dépôts et les dettes correspondantes. Le montant des dépôts correspondants est de 163,4 millions d'euros au 31 décembre 2016 ;
- 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 44,3 millions d'euros au 31 décembre 2016 ;
- soit directement auprès du Trésor américain : le solde de ces dépôts est de 101,2 millions d'euros au 31 décembre 2016.

Par ailleurs, des dépôts en dollars US qui subsistent à l'issue de terminaisons anticipées de montages entre 2007 et 2009 ne font plus l'objet de compensation et sont donc comptabilisés au bilan en autres actifs financiers (cf. note 19).

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

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

14 Contrats de concession

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

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

En application de l'interprétation IFRIC 12, les biens utilisés en concession ne peuvent dans ces cas être inscrits au bilan du concessionnaire en tant qu'immobilisation corporelle mais figurent sous la forme d'un actif incorporel (« modèle de l'actif incorporel ») et/ou d'un actif financier (« modèle de l'actif financier ») en fonction des engagements de rémunération consentis par le concédant.

MODÈLE DE L'ACTIF FINANCIER

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

MODÈLE DE L'ACTIF INCORPOREL

Le modèle de l'actif incorporel s'applique lorsque le concessionnaire reçoit un droit à facturer les usagers du service public.

MODÈLE MIXTE

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

Le groupe RATP considère que les contrats d'exploitation de lignes de l'Epic RATP en Île-de-France, dont les contrats pluriannuels conclus avec le Stif, 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 2016-2020 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. Ce mécanisme de financement confère à la RATP une créance financière correspondant à la valeur nette comptable nette de subventions des biens de retour à la date d'arrêt des comptes, et au remboursement attendu des dotations aux amortissements des biens de reprise jusqu'au terme du contrat Stif en vigueur. La part de contribution qui couvre le périmètre des biens de retour et des biens de reprise est dédiée à la rémunération et au remboursement de la créance financière.

Le recouvrement de la créance financière relative aux biens de retour est assuré via le versement de la part de contribution C2 couvrant les dotations aux amortissements et le règlement de la valeur nette comptable à la date de fin de droits d'exploitation, tels que ces amortissements et cette valeur nette comptable sont suivis dans les comptes annuels. Le modèle de l'actif financier est appliqué aux biens de retour dans la mesure où la RATP bénéficie de la part du Stif d'un

droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie jusqu'à la fin de la période de concession indépendamment de la fréquentation des usagers.

En ce qui concerne les biens de reprise, la créance comptabilisée en actif financier correspond au remboursement des dotations aux amortissements telles que constatées dans les comptes annuels jusqu'en 2020, soit le terme du contrat conclu avec le Stif durant lequel la RATP bénéficie de la part du Stif d'un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie pour la période 2016-2020. La quote-part de valeur nette comptable résiduelle des biens de reprise, non constatée en créance en application d'IFRIC 12, est comptabilisée en actifs incorporels.

Les durées d'utilité des actifs en concession correspondent aux durées d'usage pratiquées par le Groupe pour les immobilisations corporelles et incorporelles de même nature (note 10).

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

En application d'IAS 39, les créances relatives aux actifs financiers en concession sont évaluées au coût amorti et sont dépréciées si la valeur comptable est supérieure à la valeur actuelle des flux futurs de trésorerie actualisés.

La rémunération de cet actif financier est incluse dans le chiffre d'affaires.

Conformément à IAS 18 « Produits des activités ordinaires », les acquisitions de biens de retour sont traitées sur la période comme des opérations d'achats comptabilisées en achats consommés et concomitamment des ventes au concédant comptabilisées en produits des activités ordinaires.

Au niveau des filiales, la créance comptabilisée en actif financier correspond au remboursement des dotations aux amortissements telles que constatées dans les comptes annuels jusqu'au terme des contrats en vigueur. Durant cette période, le groupe RATP bénéficie de la part de l'autorité organisatrice d'un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie. Au terme du contrat, l'autorité organisatrice bénéficie d'une option de reprise des biens en concession (cf. note 1.5). Par conséquent, la valeur nette comptable résiduelle des biens au terme des contrats en vigueur est comptabilisée en actifs incorporels.

La valeur comptable des actifs financiers en concession au 31 décembre 2016 est la suivante :

	31/12/2016	31/12/2015
Montant brut	3 899 597	3 942 450
Perte de valeur	0	0
Actifs financiers en concession – non courants	3 899 597	3 942 450
Montant brut	277 861	272 536
Perte de valeur	0	0
Actifs financiers en concession – courants	277 861	272 536

L'impact de l'application d'IFRIC 12 sur le compte de résultat de l'exercice 2016 est le suivant :

	31/12/2016 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⁾	31/12/2016 Après IFRIC12
Chiffre d'affaires	5 748 695		-416 874	115 946		5 447 767
Autres produits des activités ordinaires	89 160				252 596	341 756
Produits des activités ordinaires	5 837 855	-	-416 874	115 946	252 596	5 789 523
Achats consommés	-377 455				-252 596	-630 051
Autres achats et charges externes	-875 597					-875 597
Impôts, taxes et versements assimilés	-325 353					-325 353
Charges de personnel	-3 144 924					-3 144 924
Autres charges d'exploitation	-27 655					-27 655
EBITDA (excédent brut d'exploitation)	1 086 871	-	-416 874	115 946	-	785 943
Dotations aux amortissements	-687 021	300 928				-386 093
Dotations et reprises aux provisions	-18 300					-18 300
Résultat de cession d'actifs	-6 755					-6 755
Effets des opérations sur le périmètre	-461					-461
Pertes de valeur	0					0
Autres produits et charges opérationnels	230					230
Quote-part dans le résultat des entreprises associées	7 531					7 531
Résultat opérationnel (EBIT)	382 095	300 928	-416 874	115 946	-	382 095

- (1) Les biens mis en concession comptabilisés à l'actif au bilan consolidé correspondent à des biens inscrits en immobilisations incorporelles et corporelles dans les comptes individuels. De ce fait, ils ne génèrent pas de dotations aux amortissements au compte de résultat du groupe RATP.
- (2) Conformément à IFRIC 12, la contribution versée au titre du financement des biens en concession ne transite pas au compte de résultat (hors rémunération de la créance). Cette contribution vient notamment diminuer le montant des actifs financiers en concession.
- (3) Les actifs financiers en concession sont rémunérés au taux contractuel défini dans le contrat Stif.
- (4) Les dépenses engagées par la RATP concernant les investissements en biens de retours sont comptabilisées au compte de résultat et transférées au Stif au fur et à mesure qu'elles sont réalisées. La RATP est responsable de l'ensemble des relations avec les constructeurs et les fournisseurs.

15 Tests de dépréciation d'actifs

DÉPRÉCIATION DES UNITÉS GÉNÉRATRICES DE TRÉSORERIE (UGT)

Les actifs à tester sont regroupés en unités génératrices de trésorerie (UGT).

Une UGT est le plus petit groupe identifiable d'actifs comprenant l'actif à évaluer dont l'utilisation continue génère des entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupes d'actifs.

Les UGT définies au niveau de l'Epic RATP correspondent aux activités de gestionnaire d'infrastructure (GI) et d'opérateur de Transport (OT) (cf. note 32).

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

Un test de dépréciation est effectué :

- chaque année pour toutes les UGT comprenant des *goodwill* ou des actifs incorporels à durée de vie indéfinie ;
- dès lors qu'il apparaît un indice de perte de valeur.

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

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

DÉPRÉCIATION DES AUTRES ACTIFS NON FINANCIERS

Pour tout actif non financier, lorsqu'il existe un indice de perte de valeur, un test de dépréciation est effectué. La valeur nette comptable de l'actif non financier est comparée à sa valeur recouvrable, celle-ci étant définie comme la plus élevée du prix de vente net des coûts de sortie, ou de la valeur d'utilité.

15.1 UNITÉS GÉNÉRATRICES DE TRÉSORERIE (UGT) DE L'EPIC RATP

La loi ORTF fixe dans le temps les droits d'exploitation des lignes confiées à la RATP, définit les régimes de propriété des biens et le sort des biens à l'expiration des contrats, fixe les modalités de rémunération pour la gestion de l'infrastructure et pour l'exploitation des lignes de manière à assurer la couverture des coûts et la rémunération des capitaux engagés.

La définition par la DLF des modalités d'assujettissement à l'IS a entraîné la mise en œuvre de tests de dépréciation des UGT GI et OT de l'Epic RATP. Les tests ont été réalisés sur la base des valeurs d'actifs au 1^{er} janvier 2016. La répartition de ces valeurs d'actifs entre le gestionnaire de l'infrastructure (GI) et l'opérateur de transport (OT) a été réalisée en fonction des dispositions législatives et réglementaires applicables à la RATP.

La valeur nette comptable des actifs testés dans chaque UGT comprend notamment :

- les actifs immobilisés (corporels et incorporels amortissables) nets de subventions;
- les actifs incorporels et financiers reconnus en application d'IFRIC 12;
- le besoin en fonds de roulement.

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

PRINCIPALES HYPOTHÈSES UTILISÉES POUR LA DÉTERMINATION DES VALEURS RECOUVRABLES

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

- pour les années 2016-2020 : sur la base du plan d'affaires RATP approuvé par l'État et reposant sur les dispositions financières du contrat Stif-RATP 2016-2020, actualisé en fonction des évolutions constatées ;
- au-delà de l'année 2020 : les données et les flux (y compris normatifs) ont été déterminés selon les dispositions de la norme IAS 36 en retenant une estimation des valeurs terminales des actifs testés en conformité avec les textes en vigueur.

Au-delà de 2020 :

- pour l'OT, des hypothèses d'investissement spécifiques au matériel roulant ont été prises en compte jusqu'à la reprise de ces biens de retour par le Stif ;
- pour le GI, l'investissement normatif de renouvellement est estimé à 296 millions d'euros.

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

	UGT	
	Gestionnaire d'infrastructures	Opérateur de transport
Méthode de détermination de la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
		taux d'actualisation spécifique au matériel roulant : 3,7 %
Taux d'actualisation	4,6 %	taux d'actualisation pour les autres biens (biens propres et biens de reprise) : 5,3 %
Taux de croissance à l'infini	2,0 %	2,0 %

Les taux d'actualisation (coût moyen pondéré du capital) retenus ont été déterminés par référence aux taux moyens observés sur un panel d'entreprises cotées et exerçant des activités comparables à celles de la RATP. Un taux d'actualisation spécifique a été retenu concernant le matériel roulant de l'OT (biens de retour) compte tenu des modalités de rémunération de ces biens, soit 3,7 %. Pour les autres biens de l'OT (biens propres et biens de reprise), le taux utilisé de 5,3 % est celui résultant du panel.

RÉSULTATS DES TESTS DE DÉPRÉCIATION

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

SENSIBILITÉ DES VALEURS RECOUVRABLES

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

- une variation du taux d'actualisation de +0,96 % pour l'UGT GI et de +0,74 % pour l'UGT OT conduirait à égaliser pour chacune de ces UGT la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UG ;
- une variation du taux de croissance à l'infini de -1,15 % pour l'UGT GI et de -0,40 % pour l'UGT OT conduirait à égaliser pour chacune de ces UGT la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UG ;
- une variation des investissements de renouvellement de +116 millions d'euros pour l'UGT GI et de +30 millions d'euros pour l'UGT OT conduirait à égaliser pour chacune de ces UGT la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT.

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

Des tests de dépréciation ont été réalisés sur les autres UGT existantes au 31 décembre 2016. Les valeurs recouvrables des principales UGT ont été déterminées sur la base des hypothèses suivantes :

	UGT			
	France/Suisse	Royaume-Uni	USA	Sightseeing
Méthode de détermination de la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Taux d'actualisation	5,4 %	5,4 %	5,6 %	6,5 %
Taux de croissance à l'infini	2,0 %	2,0 %	2,0 %	2,0 %

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

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

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

16 Intérêts dans les filiales

La liste des filiales de l'Epic RATP consolidées par intégration globale est fournie en note 38. Au regard de la contribution individuelle de ces filiales dans les états financiers du Groupe, aucune n'est considérée comme matériellement significative (contributions individuellement inférieures à 10 % du chiffre d'affaires). La plus significative d'entre elles représente moins de 5 % du chiffre d'affaires. La part des intérêts minoritaires dans les états financiers n'est pas non plus significative.

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

17 Titres mis en équivalence

17.1 PARTICIPATIONS DANS DES ENTITÉS MISES EN ÉQUIVALENCE

Les titres mis en équivalence comprennent les entreprises associées et les coentreprises. Les participations dans ces entités s'analysent comme suit :

Sociétés du Groupe	31/12/2016				31/12/2015			
	% de contrôle	Titres mis en équivalence	Dont quote-part du résultat net	Dont quote-part des autres éléments du résultat global	% de contrôle	Titres mis en équivalence	Dont quote-part du résultat net	Dont quote-part des autres éléments du résultat global
Groupe Systra	41,92	104 527	4 744	99	41,92	106 129	5 976	178
Autres entreprises associées		7 573	759	-31		6 907	-2 393	-36
Coentreprises		27 426	2 028	677		23 969	-12	2 793
TOTAL		139 526	7 531	745	TOTAL	137 005	4 617	2 935

17.2 COENTREPRISES ET ENTREPRISES ASSOCIÉES SIGNIFICATIVES

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

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

État de situation financière – Systra

	31/12/2016	31/12/2015
Actifs non courants	190 472	149 397
Actifs courants	510 752	488 651
Passifs non courants	103 919	64 405
Passifs courants	407 498	382 268
ACTIF NET (100 %)	189 807	191 375
Pourcentage de détention	41,9 %	41,9 %
Part du Groupe dans l'actif net	78 299	79 901
Goodwill	26 228	26 228
VALEUR D'ÉQUIVALENCE	104 527	106 129

Compte de résultat – Systra

	31/12/2016	31/12/2015
Produits des activités ordinaires	610 596	627 219
Résultat net (100 %)	11 316	14 254
Quote-part du Groupe dans le résultat net	4 744	5 976
Autres éléments du résultat global	99	178

Les autres coentreprises et entreprises associées ne sont pas individuellement significatives. Ces entités ont essentiellement des activités d'exploitation de réseaux de bus, tramway et/ou métro similaires à celles des entités intégrées globalement.

18 Actifs financiers disponibles à la vente

Les actifs financiers disponibles à la vente sont essentiellement composés de titres de participation non consolidés, de quelques titres ou parts d'OPCVM qui ne sont pas définis comme des équivalents de trésorerie, et des actifs ne répondant pas à la définition des autres actifs financiers.

Ils sont évalués à la juste valeur. Les variations ultérieures de juste valeur constatées sont comptabilisées dans les capitaux propres en autres éléments du résultat global jusqu'à leur cession. Cependant, s'il existe une indication objective de dépréciation significative ou durable d'un actif financier disponible à la vente, la perte cumulée est comptabilisée en résultat. Dans l'éventualité d'une amélioration de valeur intervenant après une dépréciation, elle est constatée en autres éléments du résultat global s'il s'agit d'instruments de capitaux propres.

Les titres non cotés pour lesquels il ne peut être établi de juste valeur demeurent inscrits à leur coût, corrigé d'éventuelles dépréciations.

	31/12/2015					
	Actifs financiers 01/01/2015	Augmentations	Diminutions	Écarts de change	Autres	Actifs financiers 31/12/2015
Total valeur brute	18 066	35 407	-3 630	29	-662	49 210
Perte de valeur	-10 119	55	1	0	0	-10 063
TOTAL VALEUR NETTE	7 947	35 462	-3 629	29	-662	39 147

	31/12/2016					
	Actifs financiers 01/01/2016	Augmentations	Diminutions	Écarts de change	Autres	Actifs financiers 31/12/2016
Total valeur brute	49 210	25	-1 421	-22	-2 329	45 462
Perte de valeur	-10 063	-1 220	1 220	0	0	-10 063
TOTAL VALEUR NETTE	39 147	-1 195	-201	-22	-2 329	35 399

Les actifs disponibles à la vente sont essentiellement des titres de participation non consolidés. Les pertes de valeur correspondent à des dépréciations lorsque la valeur des titres est de façon significative ou prolongée inférieure à leur valeur comptable.

Les actifs financiers disponibles à la vente se répartissent comme suit :

	Valeur nette	% d'intérêt
SA HLM Logis-Transports ⁽¹⁾	33 126	99
Irise	750	10
Ratp via Quatro	572	
Linea ⁽²⁾	826	33
Autres	125	
TOTAL	35 399	

(1) La SA HLM Logis-Transport est exclue du périmètre de consolidation pour les motifs évoqués dans la note 2.1. Les données financières au 31 décembre 2015 de la SA HLM Logis-Transports sont :

- chiffre d'affaires : 58 683 milliers d'euros en 2015;
- total bilan = 751 789 milliers d'euros, dont 353 610 milliers d'euros d'endettement net;
- résultat : 10 778 milliers d'euros.

(2) La RATP a une position d'actionnaire sur cette société (les dividendes sont, le cas échéant, enregistrés chez Autolinee) mais n'a pas d'influence sur la gestion. Linea exploite un autre lot du réseau interurbain de Florence et est le partenaire de Autolinee au sein du groupement d'entreprises ayant obtenu les contrats.

19 Autres actifs financiers

Les autres actifs financiers sont essentiellement composés de créances rattachées à des participations, prêts, dépôts et cautionnements.

L'ensemble de ces actifs financiers est évalué initialement à la juste valeur puis au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Ces actifs financiers font l'objet de tests de perte de valeur dès l'apparition d'indices indiquant que la valeur actualisée des flux au taux d'intérêt effectif d'origine serait inférieure à la valeur comptable. La perte de valeur éventuelle est enregistrée en résultat.

19.1 AUTRES ACTIFS FINANCIERS NON COURANTS

	31/12/2014	Augmentations	Diminutions	Écarts de change	Autres	31/12/2015
Dépôts liés au <i>lease</i>	346 738	27 923	-158 976	0	114 880	330 565
Dépôts en juste valeur	174 577	0	-53 421	0	13 139	134 295
Prêts CIL	38 314	21	-2	0	-3 952	34 381
Prêts et autres créances	19 205	23 815	-23 691	1	128	19 459
Autres actifs financiers non courants	578 834	51 759	-236 090	1	124 195	518 700
Provisions sur autres actifs financiers	-192	12	8	0	33	-139
Autres actifs financiers non courants	578 642	51 771	-236 082	1	124 228	518 561

	31/12/2015	Augmentations	Diminutions	Écarts de change	Autres	31/12/2016
Dépôts liés au <i>lease</i>	330 565	11 255	-78 842	0	15 187	278 165
Dépôts en juste valeur	134 295	0	-1 266	0	5 013	138 042
Prêts CIL	34 381	0	-1	0	-3 251	31 129
Prêts et autres créances	19 459	18 848	-16 328	10	-6 043	15 945
Autres actifs financiers non courants	518 700	30 103	-96 437	10	10 906	463 281
Provisions sur autres actifs financiers	-139	-18	30	0	0	-127
Autres actifs financiers non courants	518 561	30 085	-96 407	10	10 906	463 154

Les dépôts liés au *lease* (en coût amorti) concernent des contrats terminés par anticipation. Ils sont adossés aux emprunts liés aux terminaisons de *lease* figurant en dettes financières (note 26.2).

Les prêts correspondent principalement aux prêts octroyés par la RATP aux comités interprofessionnels du logement (CIL).

19.2 AUTRES ACTIFS FINANCIERS COURANTS

	31/12/2015				
	31/12/2014	Augmentations/ diminutions	Écarts de change	Autres	31/12/2015
Dividendes à recevoir	0	0	0	0	0
Prêts CIL	7 547	0	0	-1 705	5 842
Dépôts liés au <i>lease</i>	184 937	0	0	-114 137	70 800
Autres prêts, dépôts et cautionnements	463	-58	24	-2	427
Cash collatéral lié aux opérations de <i>lease</i>	503 722	-124 922	0	0	378 800
AUTRES ACTIFS FINANCIERS COURANTS	696 669	-124 980	24	-115 844	455 869

	31/12/2016				
	31/12/2015	Augmentations/ diminutions	Écarts de change	Autres	31/12/2016
Dividendes à recevoir	0	4	0	0	4
Prêts CIL	5 842	0	0	-892	4 950
Dépôts liés au <i>lease</i>	70 800	0	0	-20 725	50 075
Autres prêts, dépôts et cautionnements	427	169	16	-41	569
Cash collatéral lié aux opérations de <i>lease</i>	378 800	-36 600	0	0	342 200
Autres placements – courants	0	32 159	0	10 008	42 167
AUTRES ACTIFS FINANCIERS COURANTS	455 869	-4 268	16	-11 650	439 965

Le cash collatéral correspond à des sommes versées en garantie des emprunts liés aux terminaisons de *lease* figurant en dettes financières (note 26.2)

20 Stocks

Les stocks et en-cours sont évalués au plus faible du coût (y compris les frais accessoires d'achat) et de la valeur nette de réalisation. Le coût est calculé au coût moyen unitaire pondéré.

Une dépréciation est constatée lorsque le coût est supérieur à la valeur nette de réalisation.

20.1 DÉTAIL DES STOCKS PAR NATURE

	31/12/2016			31/12/2015		
	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
Matières premières et fournitures	248 049	-50 572	197 476	233 392	-45 332	188 060
Autres approvisionnements	890	0	890	1 226	0	1 226
En cours de production	7 218	0	7 218	5 860	0	5 860
Marchandises	403	0	403	311	0	311
Produits finis	2 842	-117	2 725	2 753	0	2 753
TOTAL	259 401	-50 689	208 712	243 542	-45 332	198 210

20.2 VARIATION DES PERTES DE VALEUR SUR LES STOCKS

	31/12/2015	Dotations	Reprises	Écarts de Conversion	Autres et reclassement	31/12/2016
Dépréciations sur stocks autres	-45 332	-5 498	249	9	0	-50 572
Dépréciations sur en-cours	0	0	25	0	-142	-117
Dépréciations sur stocks de marchandises	0	0	0	0	0	0
TOTAL	-45 332	-5 498	274	9	-142	-50 689

21 Créances d'exploitation

Les créances clients et autres débiteurs sont comptabilisées à leur juste valeur qui est égale au nominal car l'effet d'actualisation n'est pas jugé significatif sur ces actifs dont l'échéance est généralement inférieure à un an.

Une dépréciation est constatée lorsqu'il existe un risque de non-recouvrement, de façon à les ramener à leur valeur probable de réalisation.

	31/12/2016	31/12/2015
Créances clients	283 957	253 258
Dépréciation des créances clients	-8 701	-8 613
Créances clients	275 256	244 645
Paiements d'avances	4 193	5 322
Charges constatées d'avance	50 631	50 791
Créances sur l'État et autres collectivités	253 024	205 107
Subventions d'investissement à recevoir	335 964	329 316
Créances diverses	125 539	112 425
Créances d'impôt sur le résultat	76 362	17 158
Dépréciation des autres débiteurs	-8 619	-4 437
Autres débiteurs	837 094	715 681
TOTAL CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS	1 112 351	960 326

	31/12/2016	31/12/2015
Dépréciation des créances clients en début d'exercice	-8 613	-9 821
Dotations de l'exercice	-2 538	-2 728
Reprises de l'exercice non utilisées	1 158	0
Reprises de l'exercice utilisées	1 291	3 937
DÉPRÉCIATION DES CRÉANCES CLIENTS EN FIN D'EXERCICE	-8 701	-8 613

L'intégralité des créances clients nettes a une échéance à moins d'un an.

22 Trésorerie et équivalents de trésorerie

Le poste trésorerie comprend les soldes bancaires, les placements et les équivalents de trésorerie.

Les équivalents de trésorerie se composent des placements sans risque qui peuvent être convertis en liquidités de façon quasi immédiate et dont le risque de changement de valeur est négligeable. Ils sont détenus dans le cadre exclusif de la gestion de la trésorerie court terme du Groupe.

Ils incluent notamment :

- des titres de créances négociables, dont la maturité (inférieure à trois mois) et le niveau de risque de crédit justifient qu'ils soient évalués à leur valeur nominale ;
- des titres d'OPCVM monétaires court terme, évalués à leur valeur liquidative à la date de clôture ;
- des dépôts à terme remboursables sans risque sur capital investi, évalués à leur valeur nominale ;
- des dépôts de collatéral.

	31/12/2016	31/12/2015
Valeurs mobilières de placement	619 420	648 987
Disponibilités	400 993	402 700
TOTAL	1 020 413	1 051 687

Le total de la trésorerie indiqué dans le tableau des flux de trésorerie s'analyse comme suit :

	31/12/2016	31/12/2015
Trésorerie et équivalents de trésorerie (bilan)	1 020 413	1 051 687
Concours bancaires courants	-158 596	-50 020
Trésorerie de clôture du TFT	861 817	1 001 667

23 Capitaux propres

23.1 DOTATION EN CAPITAL

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

23.2 CONTRE-VALEUR DES IMMOBILISATIONS MISES À DISPOSITION

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

24 Provisions pour avantages au personnel

Les provisions pour avantages au personnel comprennent les avantages postérieurs à l'emploi et les autres avantages à long terme.

	31/12/2016	31/12/2015
Provision pour indemnités de départ à la retraite	313 164	291 745
Provision pour allocation décès des retraités	41 526	37 590
Provision pour indemnités de décès des actifs	16 270	15 082
Provision pour cessation anticipée d'activité	3 253	2 361
Provision pour rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités	296 446	244 624
Provision pour pensions (filiales étrangères)	27 655	27 808
Total avantages postérieurs à l'emploi	698 314	619 210
Provision pour cessation progressive d'activité	617	1 465
Provision pour médaille du travail	27 806	23 738
Provision pour maladie longue durée	2 328	5 432
Provision pour chômage	7 500	11 577
Provision pour rentes maladies professionnelles et accidents du travail des actifs	22 034	20 071
Autres provisions pour avantages long terme	3 500	0
Total avantages à long terme	63 784	62 283
TOTAL	762 098	681 493

24.1 AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI

Le passif inscrit au bilan au titre des avantages postérieurs à l'emploi correspond à la valeur actualisée de l'obligation liée aux régimes à prestations définies à la clôture. La valeur actualisée de l'obligation et le coût des services sont déterminés en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Selon cette méthode, les droits à prestations sont affectés aux périodes de service en fonction de la formule d'acquisition des droits du régime, ou linéairement sur la carrière du salarié lorsque le rythme d'acquisition des droits n'est pas uniforme et diffère de manière significative le provisionnement des engagements.

Les montants des paiements futurs au titre des avantages accordés au personnel sont évalués sur la base d'hypothèses d'évolution des salaires, d'âge de départ à la retraite et de présence à ce jour, et de tables de mortalité. Ces paiements futurs sont ramenés à leur valeur actuelle en utilisant un taux d'actualisation spécifique pour chaque zone géographique et monétaire, notamment :

- pour la zone euro, sur la base des taux rapportés par l'indice Bloomberg euro composite d'obligations à maturité quinze ans des entreprises notées AA ;
- pour les sociétés britanniques sur la base d'indices Corporate Bonds £ notés AA.

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

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

24.1.1 DESCRIPTION DES DIFFÉRENTS RÉGIMES D'AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI

Indemnités de départ en retraite

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

Allocation décès des retraités

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

Indemnité décès des actifs

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

Cessation anticipée d'activité

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

Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités

La RATP ne cotise pas au régime général d'accidents du travail mais assure elle-même le financement des indemnités versées.

Le salarié victime d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle qui conserve, à la date de consolidation des blessures, une incapacité permanente partielle de travail peut demander une indemnisation en capital ou une rente annuelle et viagère. Il appartient à la commission des rentes accidents de travail et maladies professionnelles de la caisse de se prononcer sur le droit de la victime ou de ses ayants droit à une rente, et sur le montant de celle-ci. Ces prestations sont servies par la caisse. Les rentes sont servies jusqu'au décès de leur bénéficiaire et sont réversibles le cas échéant.

Engagements pour pensions de retraites des filiales étrangères

Certaines filiales étrangères (essentiellement au Royaume-Uni) ont des plans à prestations définies destinés à couvrir les engagements pour pensions de retraites. Ces engagements sont partiellement couverts par des fonds externalisés, dont les actifs sont composés essentiellement de valeurs financières locales.

24.1.2 ÉVOLUTION DE LA PROVISION

Les variations des provisions pour avantages postérieurs à l'emploi sont les suivantes :

	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipée d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Passif net comptabilisé au 1^{er} janvier 2015	329 070	15 386	44 598	277 099	2 838	5 412	23 136	697 539
Charge de l'exercice	24 140	1 484	668	16 231	43	40	7 876	50 482
Prestations payées par l'employeur	-20 743	-1 454	-1 373	-9 976	-692	-5 452	-	-39 690
Pertes et gains actuariels	-42 111	-334	-6 303	-38 730	172	-	2 825	-84 481
Effet du plafonnement de l'actif (IFRIC 14)	-	-	-	-	-	-	178	178
Cotisations employeur aux fonds	-	-	-	-	-	-	-7 767	-7 767
Effet de périmètre	1 391	-	-	-	-	-	-	1 391
Différence de change	-2	-	-	-	-	-	1 559	1 558
PASSIF NET COMPTABILISÉ AU 31 DÉCEMBRE 2015	291 745	15 082	37 590	244 624	2 361	-	27 808	619 210

	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipée d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Passif net comptabilisé au 1^{er} janvier 2016	291 745	15 082	37 590	244 624	2 361	-	27 808	619 211
Charge de l'exercice	23 336	1 556	846	23 106	53	-	6 531	55 428
Prestations payées par l'employeur	-18 575	-1 302	-1 506	-10 087	-717	-	-	-32 187
Pertes et gains actuariels	16 353	934	4 596	38 803	1 556	-	4 131	66 373
Effet du plafonnement de l'actif (IFRIC 14)	-	-	-	-	-	-	-46	-46
Cotisations employeur aux fonds	-	-	-	-	-	-	-7 354	-7 354
Effet de périmètre	270	-	-	-	-	-	-	270
Différence de change	35	-	-	-	-	-	-3 415	-3 380
PASSIF NET COMPTABILISÉ AU 31 DÉCEMBRE 2016	313 164	16 270	41 526	296 446	3 253	-	27 655	698 314

24.1.3 CHARGE COMPTABILISÉE

La charge comptabilisée au cours de l'exercice se décompose de la façon suivante :

Charge de l'exercice comptabilisée en 2015

	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipée d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Coûts des services	-19 220	-1 254	-	-12 075	-	-	-6 772	-39 321
Coûts d'intérêts nets	-4 920	-230	-668	-4 156	-43	-40	-723	-10 780
Autres	-	-	-	-	-	-	-381	-381
IMPACT CHARGES DE PERSONNEL	-24 140	-1 484	-668	-16 231	-43	-40	-7 876	-50 482

Charge de l'exercice comptabilisée en 2016

	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipée d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Coûts des services	-16 803	-1 217	-	-17 602	-	-	-5 561	-41 182
Coûts d'intérêts nets	-6 533	-339	-846	-5 504	-53	-	-694	-13 969
Autres	-	-	-	-	-	-	-277	-277
IMPACT CHARGES DE PERSONNEL	-23 336	-1 556	-846	-23 106	-53	-	-6 531	-55 428

24.1.4 IMPACT EN AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL

Les écarts actuariels au titre des avantages postérieurs à l'emploi sont les suivants :

Montant comptabilisé en capitaux propres 2015

	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipée d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
SOLDE D'OUVERTURE	-42 208	922	-7 918	-83 761	-8 266	-25 500	-7 276	-174 007
Réévaluation	42 111	334	6 303	38 730	-172	-	-2 825	84 481
Autres	-	-	-	-	-	-	-663	-663
SOLDE DE CLÔTURE	-97	1 256	-1 615	-45 031	-8 438	-25 500	-10 764	-90 189
dont écarts actuariels d'expérience sur la période	1 140	-160	-782	-7 226	216	-	-1 159	-7 971

Montant comptabilisé en capitaux propres 2016

	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipée d'activité	Bonification PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
SOLDE D'OUVERTURE	-97	1 256	-1 615	-45 031	-8 438	-25 500	-10 764	-90 189
Réévaluation	-16 353	-934	-4 596	-38 803	-1 556	-	-4 131	-66 373
Autres	-	-	-	-	-	-	1 286	1 286
SOLDE DE CLÔTURE	-16 450	322	-6 211	-83 834	-9 994	-25 500	-13 609	-155 275
dont écarts actuariels d'expérience sur la période	-5 682	-342	-585	8 618	1 442	-	-1 619	1 832

24.1.5 ÉVOLUTION DE L'ENGAGEMENT ET DES ACTIFS DE COUVERTURE

	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipée d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Engagement au 1^{er} janvier 2015	329 070	15 386	44 598	277 099	2 838	5 412	144 846	819 249
Coûts des services	19 220	1 254	–	12 075	–	–	6 772	39 321
Coûts de l'actualisation	4 920	230	668	4 156	43	40	5 578	15 635
Contribution des employés	–	–	–	–	–	–	131	131
Prestations payées	–20 743	–1 454	–1 373	–9 976	–692	–5 452	–5 023	–44 713
Pertes et gains actuariels	–42 111	–334	–6 303	–38 730	172	–	–1 613	–88 919
Effet de périmètre	1 391	–	–	–	–	–	–	1 391
Différence de change	–2	–	–	–	–	–	9 120	9 118
Autres	–	–	–	–	–	–	–372	–372
Engagement au 31 décembre 2015	291 745	15 082	37 590	244 624	2 361	–	159 438	750 840
Actifs de couverture au 31 décembre 2015	–	–	–	–	–	–	–133 230	–133 230
Engagement net des actifs de régimes	291 745	15 082	37 590	244 624	2 361	–	26 208	617 610
Ajustement cumulé de IFRIC 14	–	–	–	–	–	–	1 599	1 599
PASSIF NET COMPTABILISÉ AU 31 DÉCEMBRE 2015	291 745	15 082	37 590	244 624	2 361	–	27 808	619 210
	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipée d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Engagement au 1^{er} janvier 2016	291 745	15 082	37 590	244 624	2 361	–	159 439	750 841
Coûts des services	16 803	1 217	–	17 602	–	–	5 561	41 182
Coûts de l'actualisation	6 533	339	846	5 504	53	–	4 735	18 009
Contribution des employés	–	–	–	–	–	–	89	89
Prestations payées	–18 575	–1 302	–1 506	–10 087	–717	–	–5 439	–37 626
Pertes et gains actuariels	16 353	934	4 596	38 803	1 556	–	25 116	87 357
Effet de périmètre	270	–	–	–	–	–	–	270
Différence de change	35	–	–	–	–	–	–21 836	–21 800
Autres	–	–	–	–	–	–	–281	–281
Engagement au 31 décembre 2016	313 164	16 270	41 526	296 446	3 253	–	167 382	838 041
Actifs de couverture au 31 décembre 2016	–	–	–	–	–	–	–141 102	–141 102
Engagement net des actifs de régimes	313 164	16 270	41 526	296 446	3 253	–	26 281	696 939
Ajustement cumulé de IFRIC 14	–	–	–	–	–	–	1 375	1 375
PASSIF NET COMPTABILISÉ AU 31 DÉCEMBRE 2016	313 164	16 270	41 526	296 446	3 253	–	27 655	698 314
Meilleure estimation des prestations attendues à verser en 2017	41 021	1 348	1 070	10 737	449	–	2 763	57 388

Actifs des régimes de pensions des filiales étrangères

	31/12/2016	31/12/2015
Actif net comptabilisé à l'ouverture de la période	133 230	123 005
Intérêts sur les actifs	4 090	4 901
Contribution de l'employeur	7 354	7 422
Contribution des employés	89	131
Prestations payées par les actifs de couverture	-5 439	-5 023
Pertes et gains actuariels	20 985	-4 372
Effet de périmètre	-	-
Différence de change	-18 649	7 919
Autres	-558	-753
ACTIF NET COMPTABILISÉ À LA CLÔTURE DE LA PÉRIODE	141 102	133 230

Les actifs des filiales sont investis à environ 43 % en actions, 49 % d'obligations, 4 % en immobilier et le solde en autres produits financiers.

24.1.6 LES HYPOTHÈSES

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/2016		31/12/2015	
	Zone euro	Royaume-Uni	Zone euro	Royaume-Uni
Taux d'actualisation	1,50 %	2,3 % à 3,0 %	1,9 % à 2,25 %	3,2 % à 3,7 %
Taux d'inflation	2,00 %	2,2 % à 3,3 %	2,00 %	2,7 % à 3,0 %
Profil de carrière inflation comprise	2,0 % à 2,2 %	2,2 % à 3,5 %	2,0 % à 2,8 %	1,7 % à 2,5 %
Table de mortalité	TGH 05/TGF05	SAPS S1 NA	TGH 05/TGF05	SAPS S1 NA
Âge de départ à la retraite	59,4 ans	65	59,2 ans	65
Taux de valorisation des pensions	NA	1,9 % à 3,5 %	NA	1,7 % à 2,5 %
Taux de <i>turnover</i>	0,00 %	NC	0,00 %	NC

Une augmentation ou une diminution du taux d'actualisation de 25 points de base aurait un impact à la baisse ou à la hausse des engagements post-emploi de – ou + 32 millions d'euros.

La duration moyenne des engagements postérieurs à l'emploi est de quinze ans, comme lors de la clôture 2015.

24.2 AUTRES AVANTAGES À LONG TERME

Les autres avantages à long terme sont évalués selon des calculs actuariels. Les écarts actuariels sont comptabilisés immédiatement en résultat.

24.2.1 DESCRIPTION DES DIFFÉRENTS RÉGIMES D'AVANTAGES À LONG TERME

Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des actifs

La part des rentes 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 24.1.1).

Médailles du travail

Après un certain nombre d'années de service, les salariés bénéficient de médailles du travail ainsi que de jours de congés supplémentaires.

Cessation progressive d'activité

Ce dispositif consiste en un travail à mi-temps rémunéré à 70 % pour les agents qui souhaitent en bénéficier avant 55 ans et à 75 % pour les agents qui souhaitent en bénéficier à partir de 55 ans. Ce dispositif est fermé aux nouveaux entrants depuis 2010.

Prestation de chômage

Tout comme l'Assedic, la RATP assure à ses salariés arrivés au terme de leur contrat un revenu de remplacement dénommé « allocation chômage » dont la durée de versement varie en fonction de la durée d'affiliation et de l'âge de l'intéressé. Ce régime d'indemnisation de fin de contrat de travail est comptabilisé de manière analogue à un régime d'avantages à long terme bien que les avantages soient payables postérieurement à la cessation d'emploi du salarié.

Prestation maladie longue durée

Les salariés atteints d'une longue maladie bénéficient d'autorisations d'absence pour suivre les traitements médicaux nécessités par leur état de santé. Bien que leur contrat de travail soit suspendu, le maintien de tout ou partie du salaire est prévu dans certaines conditions.

	Médailles du travail	Rentes AT/MP des actifs	Cessation progressive d'activité	Allocation chômage	Maladie longue durée	Total avantages long terme
Passif net comptabilisé au 1^{er} janvier 2015	23 465	22 615	2 211	7 367	5 599	61 257
Coûts des services rendus et coût de l'actualisation	2 110	1 941	33	–	5 034	9 118
Prestations payées	–1 391	–2 870	–1 488	–5 839	–5 273	–16 861
Écart actuariel	–447	–1 615	710	10 049	73	8 770
PASSIF NET COMPTABILISÉ AU 31 DÉCEMBRE 2015	23 737	20 071	1 465	11 577	5 433	62 283

	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 2016	23 737	20 071	1 465	11 577	5 433	62 283
Coûts des services rendus et coût de l'actualisation	2 365	3 552	33	–	2 530	8 480
Prestations payées	–1 508	–2 710	–1 141	–11 259	–5 161	–21 779
Écart actuariel	3 211	1 121	260	7 182	–473	11 301
PASSIF NET COMPTABILISÉ AU 31 DÉCEMBRE 2016	27 805	22 034	617	7 499	2 329	60 284
Meilleure estimation des prestations versées aux régimes à prestations définies en 2017	1 464	2 807	464	–	–	4 735

24.2.2 PRINCIPALES HYPOTHÈSES ACTUARIELLES

	31/12/2016	31/12/2015
Taux d'actualisation	1,50 %	2,25 %
Taux d'inflation	2,00 %	2,00 %
Profil de carrière inflation comprise	2,20 %	2,80 %
Table de mortalité	TGH 05/TGF 05	TGH 05/TGF 05
Age de départ à la retraite	59,4 ans	59,2 ans
Taux de <i>turnover</i>	0,00 %	0,00 %

Une augmentation ou une diminution du taux d'actualisation de 25 points de base aurait un impact à la baisse ou à la hausse des avantages long terme de – ou + 1,0 million d'euros.

La durée moyenne des engagements à long terme est de quinze ans, comme lors de la clôture 2015.

25 Autres provisions

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

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

L'estimation du montant figurant en provisions correspond à la sortie de ressources qu'il est probable que le Groupe devra supporter pour éteindre cette obligation. Les provisions sont actualisées lorsque l'effet de l'actualisation est significatif.

Les coûts de démantèlement concernent essentiellement le matériel roulant ferroviaire et font l'objet d'une provision en contrepartie de

leur inscription à l'actif immobilisé en tant que composants amortis sur la durée d'utilité des trains. Toute révision du coût ou de l'échéance de la provision est comptabilisée en contrepartie d'une augmentation de la valeur du matériel (composant démantèlement). L'impact de l'actualisation étant non significatif, il n'est pas pris en compte.

L'impact au compte de résultat est :

	31/12/2016	31/12/2015
Dotations et reprises aux provisions	-18 300	4 717

Diverses procédures ont été introduites contre la société et ses filiales dans le cadre de la marche normale de leurs affaires. Des dommages et intérêts sont demandés dans le cadre de certaines de ces procédures, et des provisions sont constituées chaque fois qu'une perte semble probable et quantifiable.

	31/12/2014	Dotation	Provision utilisée	Provision non utilisée	Reclassement, variations de périmètre et taux de change	31/12/2015
Provisions non courantes	151 505	36 027	-15 046	-16 142	1 944	158 289
Démantèlement ⁽¹⁾	69 293	0		0	2 444	71 737
Litiges ⁽²⁾	19 284	9 537	607	-8 546	1 190	22 072
Autres charges	28 880	7 002	-6 288	0	-3 035	26 559
Autres risques ⁽³⁾	34 049	19 488	-9 366	-7 596	1 346	37 920
Provisions courantes	62 678	30 417	-18 971	-13 775	1 395	61 743
Démantèlement ⁽¹⁾	4 047	0	-3 704	0	-343	0
Litiges ⁽²⁾	16 809	12 204	-2 755	0	1 142	27 400
Autres charges	9 047	2 003	-4 285	-3 800	558	3 523
Autres risques ⁽³⁾	32 775	16 210	-8 228	-9 975	38	30 820
TOTAL DES PROVISIONS	214 183	66 444	-34 018	-29 917	3 339	220 032

	31/12/2015	Dotation	Provision utilisée	Provision non utilisée	Reclassement, variations de périmètre et taux de change	31/12/2016
Provisions non courantes	158 289	37 671	-18 634	-11 022	-5 879	160 424
Démantèlement ⁽¹⁾	71 737	0	-6 744	0	1 807	66 799
Litiges ⁽²⁾	22 072	3 774	-1 796	-1 175	-10 376	12 499
Autres charges	26 559	7 116	-1 593	0	-8 047	24 034
Autres risques ⁽³⁾	37 920	26 780	-8 500	-9 847	10 738	57 092
Provisions courantes	61 743	32 117	-16 042	-6 474	3 090	74 434
Démantèlement ⁽¹⁾	0	0	0	0	0	0
Litiges ⁽²⁾	27 400	7 082	-5 518	-2 351	502	27 116
Autres charges	3 523	5 276	-2 896	0	4 249	10 152
Autres risques ⁽³⁾	30 820	19 759	-7 629	-4 123	-1 661	37 166
TOTAL DES PROVISIONS	220 032	69 788	-34 676	-17 497	-2 789	234 858

(1) Les coûts de démantèlement du matériel roulant ferroviaire font l'objet d'une provision en contrepartie de leur inscription à l'actif immobilisé en tant que composants amortis sur la durée d'utilisation des trains.

(2) Les provisions pour litiges concernent des provisions pour litiges et contentieux à caractère commerciaux ou prud'homaux, dont le risque de maladies professionnelles liées à l'amiante.

(3) Les provisions pour autres risques comprennent l'engagement de la RATP Epic constaté pour couvrir les risques sur des accidents voyageurs intervenus sur les réseaux (base : cas déclarés) pour un montant de 74 415 milliers d'euros. Ces provisions couvrent la franchise d'indemnisation relative aux sinistres corporels et/ou matériels et non couverte par les contrats d'assurance. Le niveau des provisions est gradué selon la gravité des sinistres.

26 Dettes financières

Les dettes financières comprennent essentiellement les emprunts obligataires, les emprunts auprès de la Région Île-de-France, ceux auprès des établissements de crédit, et les concours bancaires courants.

Elles sont évaluées initialement à la juste valeur, qui est égale au montant des fonds reçus nets des frais et prime d'émission, puis au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Pour la couverture de juste valeur des dettes financières, la partie couverte de la dette est évaluée au bilan à sa juste valeur. La variation

de cette juste valeur est comptabilisée au compte de résultat, où elle est compensée par les variations symétriques de juste valeur des instruments financiers de couverture.

26.1 NOUVELLES ÉMISSIONS OBLIGATAIRES

Dans le cadre de son programme EMTN, la RATP a émis un nouvel emprunt obligataire au cours de l'exercice :

- émission d'un emprunt au nominal de 500 millions d'euros en juin 2016 avec une échéance en juin 2024 et un taux d'intérêt de 0,375 %.

26.2 DÉTAIL DES DETTES FINANCIÈRES COURANTES ET NON COURANTES

	31/12/2016	31/12/2015
Emprunts obligataires	4 764 436	4 677 211
Emprunts auprès de la Région Île-de-France	179 458	200 441
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	278 166	330 565
Emprunts auprès des établissements de crédit	135 059	146 573
Emprunts liés aux contrats de location-financement	33 801	34 622
Dépôts et cautionnements (reçus)	5 788	3
Autres emprunts et dettes	5 618	5 291
Total dettes financières – non courant	5 402 326	5 394 705
Emprunts obligataires	419 042	184 587
Emprunts auprès de la Région Île-de-France	20 478	20 751
Emprunts plan d'épargne entreprise	325 330	389 993
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	50 075	70 800
Emprunts auprès des établissements de crédit	51 222	53 360
Emprunts liés aux contrats de location-financement	4 774	7 592
Dépôts et cautionnements (reçus)	189 300	203 274
Billets de trésorerie	992 117	1 226 680
Autres emprunts et dettes	23	28
Concours bancaires	158 596	50 020
Intérêts courus non échus (ICNE)	68 107	67 880
Total dettes financières – courant	2 279 064	2 274 965
TOTAL	7 681 390	7 669 670

26.3 CALCUL DE L'ENDETTEMENT NET

Le Groupe définit communément sa dette comme le total des encours de dettes financières sous déduction d'une part des intérêts courus non échus, de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des placements à court terme, des actifs financiers relatifs aux opérations de *lease* (dépôts, cautionnements et cash collatéral) et de la juste valeur des instruments dérivés de couverture de change sur les emprunts obligataires et les dépôts de *lease*. La dette relative aux contrats de crédit-bail finançant les tramways T3, T5, T6, T7, et T8 est compensée dans le calcul de l'endettement net avec la créance d'un montant équivalent envers le Stif et n'apparaît donc pas dans le détail ci-dessous.

	31/12/2016	31/12/2015
Dettes financières	7 681 390	7 669 670
Instruments dérivés de couverture de flux de trésorerie	-289 690	-344 005
Instruments dérivés à la juste valeur sur option	-18 608	21 714
Intérêts courus non échus	-68 107	-67 880
Avance Prêts CIL	-32 638	-38 038
Dépôts et cautionnements ⁽¹⁾	-328 241	-401 365
Autres actifs financiers liés aux opérations de <i>lease</i>	-97 055	-134 295
Placements à court terme	-42 167	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-1 020 413	-1 051 687
Autres ⁽²⁾	-345 394	-375 927
ENDETTEMENT NET GROUPE	5 439 077	5 278 188

(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 342 M€ au 31 décembre 2016.

26.4 DETTES FINANCIÈRES PAR ÉCHÉANCE

En milliers d'euros	2017	2018	2019	2020	2021	> 5 ans
Emprunts obligataires EUR	-	650 000	-	-	600 000	3 100 000
Intérêts sur emprunts obligataires EUR	134 156	134 156	104 906	104 906	104 906	300 129
Emprunts obligataires libellés en devises	277 464	-	297 163	-	-	-
Intérêts sur emprunts obligataires libellés en devises	24 919	12 139	12 139	-	-	-
Emprunts auprès de la Région Île-de-France	20 414	20 309	18 509	16 845	15 943	136 042
Intérêts sur emprunts auprès de la Région Île-de-France	-	-	-	-	-	-
Emprunts plan d'épargne entreprise	199 075	-	-	-	-	-
Intérêts sur emprunts PEE	1 706	-	-	-	-	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	51 222	49 564	10 353	10 353	10 353	54 437
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	51 045	269 566	-	14 040	-	30 552
Intérêts sur emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	886	953	1 024	1 099	1 180	12 061
Emprunts liés aux contrats de location-financement	4 458	3 794	3 159	2 996	3 023	21 209
Intérêts sur emprunts liés aux contrats de location-financement	480	379	317	270	221	548
Dépôts et cautionnements (reçus)	189 300	-	-	-	-	-
Billets de trésorerie	1 100 066	-	-	-	-	-
Autres emprunts et dettes	23	-	-	-	-	-
Concours bancaires	158 596	-	-	-	-	-
Intérêts courus non échus	68 107	-	-	-	-	-
TOTAL DETTES FINANCIÈRES	2 281 917	1 140 859	447 569	150 509	735 625	3 654 978

Les flux sur emprunts obligataires en francs suisses sont couverts par des *cross currency swaps*.

La ventilation par principales devises et par nature de taux figure en note 29.

26.5 VARIATION DU COÛT AMORTI

Emprunt obligataire	Coût amorti 31/12/2016	Coût amorti 31/12/2015	Variation
RATP CHF 3,375 % 21 mars 2016	0	184 585	-184 585
RATP CHF 3,25 % 9 octobre 2017	279 338	276 841	2 497
RATP CHF 3,25 % 6 novembre 2017	139 704	138 498	1 206
RATP EUR 4,50 % 28 mai 2018	649 462	649 105	358
RATP CHF 2,929 % 27 juin 2019	139 587	138 316	1 271
RATP CHF 2,625 % 6 novembre 2019	293 093	290 420	2 673
RATP EUR 4,00 % 23 septembre 2021	597 416	596 826	590
RATP EUR 2,875 % 9 septembre 2022	596 251	595 063	1 188
RATP EUR 4,125 % 13 avril 2023	597 774	597 426	348
RATP EUR 1,38 % 16 septembre 2024	149 953	149 936	17
RATP EUR 0,375 % 15 juin 2024	495 756	0	495 756
RATP EUR 2,441 % 25 octobre 2025	49 796	49 775	21
RATP EUR 3,03 % 25 octobre 2025	199 702	199 673	29
RATP EUR 3,75 % 19 octobre 2026	447 935	447 763	172
RATP EUR 4,11 % 1 ^{er} juillet 2031	49 760	49 747	14
RATP EUR 1,75 % 25 mai 2031	497 950	497 824	126
TOTAL DETTE OBLIGATAIRE	5 183 478	4 861 798	321 680

	Coût amorti 31/12/2016	Coût amorti 31/12/2015	Variation
Emprunt Région Île-de-France	199 936	221 192	-21 256
Avance prêt CIL	32 638	38 038	-5 400
Emprunt PEE (hors billets de trésorerie)	199 075	209 213	-10 138
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	328 241	401 365	-73 124
TOTAL DETTE LONG TERME	5 943 368	5 731 606	211 762

27 Dettes d'exploitation

Les dettes d'exploitation (à l'exclusion des produits constatés d'avance) sont des passifs financiers évalués à leur juste valeur, qui est égale au nominal lors de l'entrée au bilan car l'effet d'actualisation n'est pas jugé significatif sur ces passifs, dont l'échéance est généralement inférieure à un an.

	31/12/2016	31/12/2015
Dettes fournisseurs	316 892	293 014
Dettes sur immobilisations	448 088	381 482
Dettes fiscales et sociales	730 855	691 680
Dettes diverses d'exploitation	28 793	17 385
Produits constatés d'avance	70 690	74 324
Autres dettes diverses	571 412	591 728
Dettes d'impôt sur le résultat	1 296	6 815
TOTAL	2 168 024	2 056 427

L'intégralité des dettes fournisseurs a une échéance à moins d'un an.

28 Incidence de la variation du BFR

	31/12/2016	31/12/2015
Stocks	-9 880	-17 998
Avances et acomptes versés sur commande	915	41 135
Créances clients et comptes rattachés	-26 200	-28 201
Créances envers l'État et les autres collectivités publiques	-151 443	-8 433
Créances vis-à-vis du Stif	18 210	-23 200
Autres créances	2 512	25 778
Charges constatées d'avance	-311	-1 006
Avances et acomptes reçus sur commande	16 786	-11 031
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	21 899	-9 483
Dettes fiscales et sociales	78 447	-11 161
Dettes vis-à-vis du Stif	-39 870	39 923
Autres dettes	-25 987	-15 990
Produits constatés d'avance	1 800	-1 611
Produits constatés d'avance (<i>lease</i>)	-1 357	-1 868
TOTAL INCIDENCE DE LA VARIATION DU BFR	-114 478	-23 146

29 Gestion du risque financier

GESTION DU RISQUE DE TAUX

La dette du groupe RATP est essentiellement à taux fixe. Le risque de taux sur les actifs ou passifs financiers est géré par la mise en place d'instruments dérivés de couverture (*swaps, caps, floors*) strictement adossés à une dette existante ou hautement probable.

GESTION DU RISQUE DE CHANGE

La RATP couvre systématiquement le risque de change sur les émissions d'emprunts en devises à l'aide de *swaps* (*swaps* de change, *cross currency swap* ou *swaps* de flux).

GESTION DU RISQUE DE MATIÈRES PREMIÈRES

Le Groupe peut avoir recours à des dérivés de matières premières. Ces opérations sont généralement assurées en *back-to-back* par la RATP pour le compte de ses filiales.

RISQUE DE CRÉDIT ET DE CONTREPARTIE

Le risque de crédit représente le risque de perte financière pour le Groupe dans le cas où un client ou une contrepartie d'un instrument financier viendrait à manquer à ses obligations contractuelles.

Le risque client est limité car les principaux clients du Groupe sont des collectivités locales.

Le risque de contrepartie est limité par la mise en place de contrats de collatéralisation sur produits dérivés, et par la diversification des placements à court terme, entièrement constitués de « cash équivalent ».

RISQUE DE LIQUIDITÉ

Le risque de liquidité correspond au risque pour le groupe RATP de ne pas pouvoir honorer ses dettes lorsque celles-ci arriveront à échéance. La RATP se finance essentiellement à long terme. Elle dispose par ailleurs d'un programme de billets de trésorerie (d'un montant maximum de 2 500 millions d'euros) et d'un encours de placements disponibles (1 milliard d'euros en moyenne sur 2016) pour s'assurer des liquidités suffisantes.

29.1 SENSIBILITÉ DES DETTES À COURT TERME

La RATP a des dettes à court terme matérialisées par des billets de trésorerie (1 100 millions d'euros, dont 127 millions d'euros adossés au plan d'épargne entreprise), dont la maturité n'excède pas six mois au 31 décembre 2016, et sont à taux fixe.

La RATP a également une dette obligataire à court terme et à taux fixe (127 millions d'euros) destinée au financement du fonds Tick'épargne dans le cadre du plan épargne entreprise.

La dette à court terme étant essentiellement à taux fixe, le Groupe est peu exposé à une volatilité des taux.

29.2 SENSIBILITÉ DES DETTES À LONG TERME

EFFET SUR LES CHARGES FINANCIÈRES

La dette (dette obligataire, PEE, Île-de-France) est aujourd'hui à 93 % à taux fixe.

Total des dettes avant couverture	31/12/2016	31/12/2015
Dette obligataire CHF en millions d'euros	852	1 028
Taux variable	0 %	0 %
Taux fixe	100 %	100 %
Dette obligataire EUR en millions d'euros	4 332	3 833
Taux variable	0 %	0 %
Taux fixe	100 %	100 %
Emprunt Île-de-France long terme en millions d'euros	200	221
Taux variable	100 %	100 %
Taux fixe	0 %	0 %
PEE en millions d'euros	199	209
Taux variable	100 %	100 %
Taux fixe	0 %	0 %
Total en millions d'euros	5 583	5 291
Taux fixe	93 %	92 %
Taux variable	7 %	8 %

Total des dettes après couverture de taux

	31/12/2016	31/12/2015
Total dette (nominal) en millions d'euros	5 583	5 291
dont dette à taux variable	399	430
% fixe de la dette	93 %	92 %

Les charges d'intérêts sur les dettes obligataires s'élèvent à 159,7 millions d'euros en 2016 : la dette obligataire est intégralement à taux fixe et n'est donc pas exposée à un risque de hausse des taux.

29.3 ACCORDS DE COMPENSATION

Les actifs et passifs financiers du Groupe ne sont pas compensés au bilan, à l'exception des actifs et passifs liés aux opérations de *lease* américain (cf. note 13).

Le Groupe a en revanche conclu des accords de compensation pour certains instruments dérivés. Ainsi, en cas de défaillance de l'une ou l'autre des parties, ces accords permettent d'opérer une compensation entre la juste valeur des instruments dérivés et les collatéraux financiers.

Le tableau suivant présente l'incidence potentielle de ces accords de compensation :

En milliers d'euros	Valeur comptable des dérivés actifs	Valeur comptable des dérivés passifs	Juste valeur des collatéraux financiers	Exposition nette
Dérivés de taux	191 473	40 885	157 600	-7 012
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>		328 239	310 500	17 739

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.

30 Instruments financiers dérivés

Dans le cadre de sa gestion du risque de change, du risque de taux d'intérêt et du risque de fluctuation du prix du gazole, le Groupe peut souscrire des instruments dérivés de taux, de change ou de matières premières (carburant).

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

COMPTABILISATION DES INSTRUMENTS DÉRIVÉS AU BILAN

Les instruments dérivés sont présentés au bilan en actifs financiers ou en passifs financiers.

Les instruments dérivés sont mesurés à leur juste valeur lors de leur comptabilisation initiale et réévalués lors de chaque clôture comptable jusqu'à leur dénouement. À chaque clôture, la juste valeur des instruments dérivés est obtenue par référence à la valeur de marché estimée à partir de modèles de valorisation communément utilisés par les intervenants sur le marché ou par valorisations externes obtenues des contreparties (note 31).

Le mode de comptabilisation des instruments dérivés varie selon qu'ils sont désignés comme éléments de couverture de juste valeur, de couverture de flux de trésorerie, ou qu'ils ne sont pas qualifiés d'éléments de couverture.

INSTRUMENTS DÉRIVÉS DE COUVERTURE

Pour les opérations de couverture, le Groupe retient les modalités suivantes : les instruments financiers dérivés sont comptabilisés au bilan à la juste valeur à la clôture, la contrepartie de cette réévaluation dépendant de la qualification de la couverture retenue.

Couverture de juste valeur

Cette désignation concerne la couverture des variations de valeur de marché d'un élément du bilan ou d'un engagement ferme non comptabilisé.

L'élément couvert et l'instrument dérivé sont réévalués, et leurs variations sont enregistrées simultanément en compte de résultat. Les impacts nets en résultat correspondent à la part d'inefficacité de la couverture.

Couverture de flux de trésorerie

Cette désignation concerne les instruments qui viennent couvrir des flux futurs dont la réalisation est hautement probable et qui ne sont pas valorisés au bilan.

La variation de la juste valeur du dérivé est comptabilisée en autres éléments du résultat global (réserve de couverture de flux de trésorerie) 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.

INSTRUMENTS DÉRIVÉS NON QUALIFIÉS DE COUVERTURE

Bien que rentrant dans la politique de gestion de couverture du Groupe, certaines opérations ne sont pas qualifiées comptablement de couverture car elles n'en respectent pas les critères. Il s'agit essentiellement de couvertures de transactions intragroupes en devises.

Les variations de juste valeur de ces instruments sont comptabilisées immédiatement en résultat financier.

30.1 CLASSIFICATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

	31/12/2015					
	Actif non courant	Actif courant	Total actif	Passif non courant	Passif courant	Total passif
<i>Cash flow hedge</i>	284 153	73 746	357 899	12 394	20 557	32 951
<i>Fair value hedge</i>	0	14 578	14 578	36 258	35	36 293
<i>Non hedge</i>	0	0	0	0	10 696	10 696
TOTAL	284 153	88 324	372 477	48 652	31 288	79 940

	31/12/2016					
	Actif non courant	Actif courant	Total actif	Passif non courant	Passif courant	Total passif
<i>Cash flow hedge</i>	144 107	152 882	296 989	11 253	6 081	17 334
<i>Fair value hedge</i>	0	18 642	18 642	40 986	35	41 021
<i>Non hedge</i>	0	2 216	2 216	0	602	602
TOTAL	144 107	173 740	317 847	52 239	6 718	58 958

30.2 MATURITÉ DES INSTRUMENTS DÉRIVÉS (MATURITÉ, NOTIONNEL, DEVISE)

Au 31 décembre 2015

	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>	938 842	783 922	154 920	-	124 571	627 265	187 006
<i>Swaps de change</i>	802 171	-	802 171	-	802 171	-	-
Couverture risque de taux							
<i>Swaps de fixation</i>	105 914	105 914	-	-	1 234	15 342	89 338
Couverture de matières premières							
<i>Swaps ULSA 10 ppm</i>	10 237	10 237	-	-	5 032	5 205	-

Au 31 décembre 2016

	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>	775 028	659 351	115 677	-	325 362	300 008	149 658
<i>Swaps de change</i>	405 997	-	405 997	-	405 997	-	-
Couverture risque de taux							
<i>Swaps de fixation</i>	85 068	85 068	-	-	204	17 598	67 266
Couverture de matières premières							
<i>Swaps ULSA 10 ppm</i>	17 100	17 100	-	-	8 995	8 105	-

Remarque : il est rappelé que le risque de change sur la dette émise en devises est systématiquement couvert par les *cross currency swaps* et que les instruments non qualifiés de couverture (*trading*) au sens comptable constituent néanmoins une couverture économique.

30.3 LES OPÉRATIONS DE COUVERTURE DE JUSTE VALEUR

Les opérations qualifiées de couverture de juste valeur au 31 décembre 2016 sont :

- soit des instruments dérivés (*cross currency swaps*) qui couvrent les dépôts négociés lors de la mise en place des *leases* américains et restructurés en juillet 2013 ;
- soit des *swaps* de change qui couvrent la souscription de billets de trésorerie émis en dollars.

La sensibilité de ces dérivés de couverture aux variations de taux et de change étant très similaire à celle des éléments couverts, leur impact sur les résultats n'est donc pas significatif.

30.4 LES OPÉRATIONS DE COUVERTURE DE FLUX DE TRÉSORERIE

Les opérations de couverture de flux de trésorerie au 31 décembre 2016 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.

31 Juste valeur des instruments financiers

La juste valeur des actifs et des passifs financiers est classée en fonction des données d'entrées utilisées pour les évaluations selon les niveaux hiérarchiques suivants :

- niveau 1 : juste valeur obtenue à partir des prix cotés sur un marché actif;
- niveau 2 : juste valeur obtenue à partir d'un modèle de valorisation comportant des données de marché observables (principalement cotations de taux, cours de change et volatilité de taux);
- niveau 3 : juste valeur évaluée à partir d'un modèle de valorisation comportant des données non observables.

PRIX COTÉS SUR UN MARCHÉ ACTIF (NIVEAU 1)

La détermination de la juste valeur à partir de données de marché est retenue prioritairement. Des valeurs mobilières de placement telles que certains OPCVM sont classées dans cette catégorie.

La juste valeur des emprunts obligataires comptabilisés au coût amorti est donnée à titre d'information dans l'annexe. Cette juste valeur est déterminée sur la base du prix de cotation à la clôture.

MODÈLES DE VALORISATION COMPORTANT DES DONNÉES DE MARCHÉ OBSERVABLES (NIVEAU 2)

Les actifs et passifs comptabilisés à la juste valeur et relevant du niveau 2 sont essentiellement les instruments financiers dérivés et certains dépôts en dollars conservés par la RATP après la terminaison

anticipée des contrats de *lease*. La juste valeur de ces dépôts est déterminée sur la base d'une actualisation des flux estimés à la date de clôture. La juste valeur des instruments dérivés est déterminée par des contreparties externes (banques) sur la base des modèles suivants :

- la juste valeur des *swaps* de taux est déterminée sur la base d'une actualisation des flux futurs estimés;
- la juste valeur des *cross currency swaps* est déterminée sur la base d'une actualisation des flux estimés par les banques à la date de clôture;
- la juste valeur des options de taux (*swaptions, caps, floors*) est déterminée sur la base de la méthode Black & Scholes.

Les risques de crédits et de contrepartie (CVA DVA) sont pris en compte dans la juste valeur des instruments dérivés de couverture lorsqu'il n'y a pas de contrat de collatéralisation (accords de remise en garantie) entre la RATP et sa contrepartie.

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

MODÈLES DE VALORISATION COMPORTANT DES DONNÉES NON OBSERVABLES (NIVEAU 3)

Les actifs et passifs comptabilisés à la juste valeur et relevant du niveau 3 sont essentiellement les actifs financiers disponibles à la vente.

31.1 CLASSIFICATION HIÉRARCHIQUE DE LA JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

2015

	Valeur comptable au bilan	Niveau hiérarchique de juste valeur			
		Juste valeur	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Évaluation des actifs à la juste valeur					
Actifs financiers disponibles à la vente	39 147	39 147	0	0	39 147
Instruments financiers dérivés	372 477	372 477	0	372 477	0
Actifs financiers en concession	4 214 986	4 214 986	0	4 214 986	0
Autres actifs financiers	974 430	1 009 181	378 800	630 381	0
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 051 687	1 051 687	562 960	488 727	0
Actifs détenus en vue de la vente	0	0			
Évaluation des passifs à la juste valeur					
Dettes financières	7 669 670	7 840 978	5 550 157	2 290 821	0
Instruments financiers dérivés	79 940	79 940	0	79 940	0

2016

	Valeur comptable au bilan	Niveau hiérarchique de juste valeur			
		Juste valeur	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Évaluation des actifs à la juste valeur					
Actifs financiers disponibles à la vente	35 399	35 399	0	0	35 399
Instruments financiers dérivés	317 847	317 847	0	317 847	0
Actifs financiers en concession	4 177 458	4 177 458	0	4 177 458	0
Autres actifs financiers	903 120	930 937	384 367	546 570	0
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 020 413	1 020 413	646 730	373 683	0
Actifs détenus en vue de la vente	0	0			
Évaluation des passifs à la juste valeur					
Dettes financières	7 681 390	8 409 789	5 871 216	2 538 573	0
Instruments financiers dérivés	58 958	58 958	0	58 958	0

31.2 TECHNIQUES D'ÉVALUATION ET PRINCIPALES DONNÉES NON OBSERVABLES

Le tableau ci-dessous indique les techniques d'évaluation utilisées pour évaluer les justes valeurs de niveaux 2 et 3 des principaux instruments financiers, ainsi que les principales données d'entrées non observables utilisées :

Type d'instruments financiers	Technique d'évaluation	Principales données d'entrée non observables	Corrélation entre les données d'entrée et l'évaluation de la juste valeur
Instruments financiers dérivés (<i>swaps de taux, 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)

31.3 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.

32 Informations par secteurs opérationnels

Conformément aux dispositions de la norme IFRS 8, les secteurs présentés sont les suivants :

- le secteur « gestionnaire d'infrastructure » (GI) métro et RER de l'Epic RATP : cette activité correspond à la mission de gestionnaire d'infrastructure de réseaux affectée au transport public urbain de voyageurs fixée par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- le secteur « transport » (OT) : cette activité correspond aux activités d'exploitation de services de transport de voyageurs. Ce secteur regroupe les activités de transport exercées par la RATP en Île-de-France, et par ses filiales en France et à l'étranger. Les fonctions support de la maison mère sont intégrées dans le périmètre de cette

activité, y compris pour le support apporté au gestionnaire d'infrastructures qui fait, par conséquent, l'objet de conventions de cessions internes.

Ces deux secteurs présentés correspondent aux secteurs revus régulièrement par le principal directeur opérationnel dans le cadre du reporting interne afin de permettre l'allocation des ressources entre les différents secteurs et d'évaluer la performance en cohérence avec le suivi du contrat Stif pour l'activité de la RATP.

Les méthodes comptables appliquées dans chaque secteur sont celles retenues pour l'établissement des comptes consolidés.

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

Au niveau du bilan, les actifs immobilisés corporels et incorporels sont imputés directement conformément aux périmètres définis pour chacune des deux activités. Les subventions d'investissements ont suivi l'affectation de l'actif auquel elles sont rattachées.

32.1 INFORMATIONS PAR SECTEURS OPÉRATIONNELS RELATIVES AU COMPTE DE RÉSULTAT

Au 31 décembre 2015

	Gestionnaire d'infrastructures	Transport	Éliminations	Total
Chiffre d'affaires externe	3 496	5 552 859		5 556 355
Chiffre d'affaires intersecteur	776 091	232 094	-1 008 185	0
Chiffre d'affaires	779 587	5 784 954	-1 008 185	5 556 355
EBITDA	435 799	518 271		954 070
Résultat opérationnel	201 565	427 443		629 008
Dotations aux amortissements	-234 315	-136 640		-370 955

Au 31 décembre 2016

	Gestionnaire d'infrastructures	Transport	Éliminations	Total
Chiffre d'affaires externe	4 123	5 443 644		5 447 767
Chiffre d'affaires intersecteur	833 870	255 631	-1 089 500	0
Chiffre d'affaires	837 993	5 699 274	-1 089 500	5 447 767
EBITDA	484 234	301 709		785 943
Résultat opérationnel	244 507	137 589		382 095
Dotations aux amortissements	-238 562	-147 531		-386 093

32.2 INFORMATIONS PAR SECTEURS OPÉRATIONNELS RELATIVES AU BILAN

Les principaux indicateurs sectoriels relatifs au bilan présentés par le groupe RATP sont les suivants :

Au 31 décembre 2015

	Gestionnaire d'infrastructures	Transport	Total
Bilan			
Immobilisations incorporelles et corporelles nettes	4 334 989	1 768 235	6 103 224
Subventions d'investissement	2 314 588	3 231 350	5 545 938
Investissements corporels et incorporels	323 052	799 787	1 122 839
Acquisition de biens mis en concession		777 599	777 599
TOTAL ACTIF	4 446 644	10 006 115	14 452 759

Au 31 décembre 2016

	Gestionnaire d'infrastructures	Transport	Total
Bilan			
Immobilisations incorporelles et corporelles nettes	4 516 700	1 958 234	6 474 934
Subventions d'investissement	2 349 757	3 732 159	6 081 916
Investissements corporels et incorporels	314 854	926 090	1 240 944
Acquisition de biens mis en concession		610 105	610 105
TOTAL ACTIF	4 973 254	10 459 647	15 432 901

33 Garanties

33.1 GARANTIES DONNÉES

	31/12/2016			31/12/2015		
	RATP Epic	Autres	Total	RATP Epic	Autres	Total
Avals et cautions	389 381	242 111	631 492	436 678	183 990	620 668
Dont :						
• cautions auprès d'associations ou autres	19 017	242 111	261 128	21 548	183 990	205 538
• avantages au personnel	162 184		162 184	188 280		188 280
• opérations de <i>leasehold</i> sous locations	208 180		208 180	226 850		226 850
TOTAL	389 381	242 111	620 668	436 678	183 990	620 668

33.2 GARANTIES REÇUES

	31/12/2016			31/12/2015		
	RATP Epic	Autres	Total	RATP Epic	Autres	Total
Avals et cautions	365 568	7 565	373 133	323 897	4 361	328 258
dont Opérations de <i>leasehold</i> sous locations	365 568		365 568	323 897		323 897
TOTAL	365 568	7 565	373 133	323 897	4 361	328 258

34 Engagements hors bilan

34.1 EN MATIÈRE D'INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Les investissements contractés à la date de clôture mais non enregistrés dans les comptes s'élèvent à 4 937 millions d'euros au 31 décembre 2016, contre 4 549 millions d'euros au 31 décembre 2015. Le financement de ces investissements est principalement assuré par des subventions versées selon l'avancement des projets et par les modalités de rémunération contractuelle conclues avec le Stif.

34.2 ACTIFS ET PASSIFS ÉVENTUELS

Les passifs éventuels correspondent à des obligations potentielles résultant d'événements passés dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance d'événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle de l'entreprise ou des obligations actuelles pour lesquelles la sortie de ressources n'est pas probable ou pour lesquelles le montant de l'obligation ne peut être évalué de manière fiable. À l'exception de ceux reconnus dans le cadre d'un regroupement d'entreprises, les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Ils font l'objet, le cas échéant, d'une information en annexe.

AIDES D'ÉTAT VERSÉES PAR LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

En 2013, la Région Île-de-France a été condamnée par le tribunal administratif de Paris à procéder à la récupération de subventions d'investissement versées aux opérateurs de transport public pour financer l'acquisition d'autobus et d'autocars. Ces subventions ont été qualifiées d'aides d'État illégales par la juridiction administrative, motif pris de leur absence de notification à la Commission européenne. Le Groupe a été informé de cette condamnation par un courrier du président du conseil régional d'Île-de-France du 24 mars 2014, dans lequel il est mentionné un montant estimatif de subventionnement de 21,7 millions d'euros (hors intérêts moratoires) qui aurait été attribué aux filiales du Groupe.

Ce dossier fait l'objet de deux procédures ouvertes, l'une devant le juge national, et l'autre devant la Commission européenne, dans le cadre desquelles le Groupe a produit ses observations. Ces procédures n'ont pas évolué durant l'année 2016.

Le 27 novembre 2015, un jugement de la cour administrative d'appel de Paris avait confirmé l'obligation pour la Région Île-de-France de récupérer les aides illicites, mais avait assorti l'obligation envers la Région de tempéraments importants. Le montant des sommes à récupérer par la Région Île-de-France doit ainsi tenir compte de la nature des investissements subventionnés et du type d'activité de transport ayant été exercée. Cette précision devrait notamment conduire à exclure des sommes à rembourser les subventions versées pour le financement des autobus dont le réemploi sur des services non subventionnés peut être écarté. En l'absence de titres exécutoires émis par la Région en tenant compte de ces tempéraments, le Groupe n'est pas en mesure à la clôture d'établir une estimation fiable du remboursement qui pourrait lui être demandé par la Région.

Néanmoins, le Groupe contestera le remboursement qui pourrait lui être demandé en application de ce jugement, et le bien-fondé de cette obligation de restitution car il estime qu'il n'est pas le bénéficiaire effectif de ces aides financières, mais que ce sont le Stif (autorité organisatrice des transports publics en Île-de-France) et les collectivités locales qui ont bénéficié de ces aides financières au travers d'un mécanisme contractuel de réduction des prix des prestations de transport qui leur ont été facturées. En particulier, le Stif a pu ajuster à la baisse la rémunération versée aux transporteurs pour tenir compte de la diminution de la charge des amortissements des cars et des bus subventionnés.

En tout état de cause, si le remboursement des subventions d'investissements perçues par les filiales du Groupe devait devenir effectif, il devra alors être compensé par les autorités organisatrices, en particulier le Stif, en tant que bénéficiaire *in fine* de ces aides publiques versées à l'origine par la Région Île-de-France. Par conséquent, le Groupe considère qu'à ce stade l'obligation qui pourrait lui incomber est éventuelle et que la sortie de ressources qui pourrait en découler est incertaine.

FISCALITÉ SUR LES CONTRIBUTIONS FORFAITAIRES DU STIF

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

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

En 2015, l'administration fiscale a diligenté un contrôle fiscal de la RATP portant sur les exercices 2012 à 2014. Le 5 juillet 2016, la RATP a reçu une proposition de rectification en matière de taxe sur les salaires.

Le contrat Stif pour la période 2012-2015 prévoit expressément une prise en charge par le Stif des conséquences financières suite au non-assujettissement des contributions à la TVA. La RATP a adressé une lettre de réponse contestant cette proposition de notification et a informé le Stif de cette situation. Le 20 décembre 2016, la DVNI a répondu aux observations de la RATP et maintient à ce stade sa proposition de notification pour un montant de 188 millions d'euros, dont 19 millions d'euros d'intérêts de retard (2012 à 2014). La procédure contradictoire reste en cours.

La RATP considère, quelle que soit l'issue de ce dossier, que les conséquences portant sur la période antérieure à 2016 seront neutres sur les résultats présentés compte tenu du cadre contractuel existant avec le Stif.

De ce fait, aucun élément n'a été retranscrit dans les comptes clos au 31 décembre 2016.

35 Information relative aux parties liées

35.1 TRANSACTIONS AVEC DES PARTIES LIÉES

La RATP, en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial, est intégralement détenue par l'État français. Par conséquent, elle est liée, au sens d'IAS 24 avec la totalité des entreprises contrôlées par l'État français. Malgré l'exemption d'obligation de présenter des informations sur les transactions avec des entités publiques, le Groupe présente des informations sur les principales transactions non courantes conclues avec l'État et les collectivités publiques.

TRANSACTIONS AVEC L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS PUBLIQUES

	31/12/2016	31/12/2015
Ressources du contrat Stif	2 114 272	2 155 786
Ressources des communes pour le maintien de dessertes déficitaires	17 949	18 645
Subventions d'investissements appelées sur l'exercice (État, Stif, RIF, autres)	810 900	886 693
Emprunts Région Île-de-France souscrits sur l'exercice	–	2 449
Emprunts Région Île-de-France remboursés sur l'exercice	20 993	20 398
Créances sur l'État et les collectivités	574 780	437 230
Créances sur le Stif	54 400	72 610
Dettes envers l'État et les collectivités	165 770	80 920
Dettes envers le Stif	12 610	52 480
Dettes financières envers la Région Île-de-France	228 064	249 057

TRANSACTIONS AVEC LES FILIALES

Les transactions réalisées avec les sociétés consolidées sont éliminées ; les transactions réalisées avec les sociétés mises en équivalence relèvent des pratiques habituelles retenues pour des opérations de nature commerciale ou financière réalisées au sein d'un groupe ; elles sont réalisées aux conditions courantes de marché.

AUTRES TRANSACTIONS DONT CELLES RÉALISÉES AVEC LES ENTREPRISES DU SECTEUR PUBLIC

Il s'agit de transactions courantes réalisées à des conditions normales de marché.

35.2 RÉMUNÉRATION DES PRINCIPAUX DIRIGEANTS

Les principaux dirigeants du groupe RATP sont les membres du comité exécutif.

	31/12/2016	31/12/2015
Avantages à court terme, hors charges patronales ⁽¹⁾	2 635	2 460

(1) Comprenant les salaires bruts, primes, intéressement et avantages en nature.
Les autres avantages ne sont pas significatifs.

36 Honoraires des commissaires aux comptes

Conformément à l'instruction AMF 2006-10 du 19 décembre 2006 et aux obligations introduites par la LSF (article L. 820-3), les honoraires encourus du titre de l'audit des comptes consolidés et sociaux du Groupe sont les suivants :

	31/12/2016	31/12/2015
KPMG	526	458
Mazars	642	620
Autres	667	768
Commissariat aux comptes	1 834	1 846
KPMG	23	51
Mazars	0	0
Autres	27	24
Prestations liées au commissariat aux comptes	50	75
KPMG	18	53
Mazars	0	0
Autres	191	680
Autres prestations	209	732

37 Événements postérieurs à la clôture

Néant.

38 Liste des sociétés du Groupe

Pôle Transport	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
RATP	France	100,00	100,00	IG	Entité mère
AlpBus Fournier	France	100,00	100,00	IG	
Autocars du Cambrésis	France	96,17	96,17	IG	
Autocars Finand	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
Autocars Finand Parmentier	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
Autoline Toscane	Italie	100,00	100,00	IG	
Aventour	France	100,00	100,00	IG	
Bath Bus Company	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Bombela Operating Company	Afrique du Sud	51,00	51,00	IG	
Bournemouth Transport	Angleterre	90,00	90,00	IG	
Cambrésis Bus	France	96,17	96,17	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	100,00	100,00	IG	
Céobus	France	100,00	100,00	IG	
Champagne Mobilités	France	100,00	100,00	IG	
Chemin de Fer Cambrésis	France	96,17	96,17	IG	
Cité Bleue	France	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
CSR	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
CTB	France	100,00	100,00	IG	
CTCM	France	100,00	100,00	IG	
CTGMVA	France	100,00	100,00	IG	
CTLB	France	100,00	100,00	IG	
CTPC	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
CTPL	France	90,00	90,00	IG	Entrée de périmètre
CTVH	France	100,00	100,00	IG	
CTVMI	France	100,00	100,00	IG	
CTY	France	100,00	100,00	IG	
DL Entreprises	France	100,00	100,00	IG	
Dunois Voyages	France	100,00	100,00	IG	
El Djazair	Algérie	100,00	100,00	IG	
EM Services	France	90,00	90,00	IG	
EMS Rennes	France	90,00	90,00	IG	
Escapade	France	54,60	54,60	IG	Entrée de périmètre
FlexCité	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité 77	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité 91	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité 92	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité 93	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité 94	France	97,00	97,00	IG	

Pôle Transport	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
FlexCité 95	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité 95 TSE	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité TAD	France	100,00	100,00	IG	
Fullington Auto Bus Company	États-Unis	75,50	75,50	IG	
Gem'Bus	France	100,00	100,00	IG	
Gest SpA	Italie	100,00	100,00	IG	
H.R. Richmond Ltd	Angleterre	100,00	100,00	IG	
HelvéCie SA	Suisse	100,00	100,00	IG	
Hong Kong Tramway	Hong Kong	50,50	50,50	IG	
Hong Kong Tramway Engineering	Hong Kong	50,00	50,00	MEE	
Ixxi	France	100,00	100,00	IG	
Ixxi Techside	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
Jacquemard et Cie	France	100,00	100,00	IG	
La Ferroviaria Italiana (LFI)	Italie	11,71	11,71	MEE	
Latium Cilia	Italie	51,00	51,00	IG	
Lebas Laridant	France	100,00	100,00	IG	
Les Cars Charlot	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
London United Busways	Angleterre	100,00	100,00	IG	
London Sovereign	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Matem	France	51,00	51,00	IG	
McDonald Transit Associates	États-Unis	83,41	83,41	IG	
Metrolab	France	50,00	50,00	Autre	Activité conjointe. Intégrée en quote-part ligne à ligne
MétoLink	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Mobicité	France	100,00	100,00	IG	
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 JV	Chine	22,05	22,05	MEE	
Navocap	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
Odulus	France	35,00	35,00	MEE	
Orlyval Service (OVS)	France	99,00	99,00	IG	
Public Transportation Company	Arabie saoudite	20,00	20,00	MEE	
RATP Dev France Investissement	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev France Services	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Genova	Italie	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Italia	Italie	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Manille	Philippines	99,99	99,99	IG	
RATP Dev Middle East	Émirats arabes unis	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Saudi Arabia	Arabie saoudite	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Suisse	Suisse	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Suisse TP	Suisse	100,00	100,00	IG	

Pôle Transport	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
RATP Dev UK	Angleterre	100,00	100,00	IG	
RATP Dev USA LLC	États-Unis	100,00	100,00	IG	
RATP Développement	France	100,00	100,00	IG	
RATP do Brasil	Brésil	100,00	100,00	IG	
RATP International	France	100,00	100,00	IG	
RDGS	Angleterre	100,00	100,00	IG	
RDMT – DC	États-Unis	96,68	96,68	IG	
RDMT – Tucson	États-Unis	96,68	96,68	IG	
RDK SAS	France	50,00	50,00	MEE	
RDK LLC (Educational City)	Qatar	50,00	50,00	MEE	
RDSL – Urban	États-Unis	100,00	100,00	IG	
RDSL – Urban NY	États-Unis	100,00	100,00	IG	
SCI Foncière RD	France	100,00	100,00	IG	
SCI LLI	France	100,00	100,00	IG	
SCI Sofitim	France	50,00	50,00	IG	
Selwyns	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Séoul Ligne 9	Corée du Sud	36,00	36,00	MEE	
Setram	Algérie	49,00	49,00	IG	
Société des lignes touristiques	France	100,00	100,00	IG	
Société des lignes touristiques USA	États-Unis	100,00	100,00	IG	
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	100,00	100,00	IG	
SQY BUS	France	89,52	89,52	IG	
STD de la Marne	France	100,00	100,00	IG	
STILE	France	100,00	100,00	IG	
STIN	France	100,00	100,00	IG	
STIVIMMO	France	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
STIVO	France	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
STS	France	51,00	51,00	IG	
TFT SpA	Italie	11,71	11,71	MEE	
TIMBUS	France	50,02	50,02	IG	
TOT The Original Sight Tour Limited	Angleterre	100,00	100,00	IG	
TP2A	France	51,00	51,00	IG	
Tram di Firenze	Italie	24,90	24,90	MEE	
Transport Finand	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
TVM	France	100,00	100,00	IG	
Veolia Transport RATP Asia	France	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
Vienne Mobilités	France	90,00	90,00	IG	
Voyages Dupas Lebeda	France	100,00	100,00	IG	



Pôle Transport	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
Voyages Taquet	France	100,00	100,00	IG	
VT Korea	Corée du Sud	45,00	45,00	MEE	
VTCL	Chine	45,00	45,00	MEE	
VTR China	Chine	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
VTR Consulting	Chine	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
VTR India	Inde	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
VTR Korea	Corée du Sud	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
Wizway Solution	France	25,00	25,00	MEE	Entrée de périmètre
Pôle Ingénierie					
Groupe Systra	France	41,92	41,92	MEE	
Pôle valorisation des espaces					
Naxos	France	100,00	100,00	IG	
Promo Métro	France	100,00	100,00	IG	
SADM	France	100,00	100,00	IG	
SEDP	France	100,00	100,00	IG	
Telcité	France	100,00	100,00	IG	
Telcité NAO	France	100,00	100,00	IG	

IG : intégration globale
MEE : mise en équivalence

Comptes sociaux

Rapport des commissaires aux comptes p. 127

Bilan p. 128

Compte de résultat p. 129

Annexe aux comptes sociaux p. 130

Rapport des commissaires aux comptes

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

Exercice clos le 31 décembre 2016

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le commissaire aux participations de l'État, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2016 sur :

- le contrôle des comptes annuels de l'Epic RATP, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la justification de nos appréciations ;
- les vérifications et informations spécifiques prévues par la loi.

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

1. Opinion sur les comptes annuels

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

Nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères, et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de l'établissement à la fin de cet exercice.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur les notes 1 « Faits marquants de l'exercice » et 16 « Impôts sur les sociétés et situation fiscale » de l'annexe qui rappellent les conséquences comptables de l'assujettissement de l'Epic RATP à l'impôt sur les sociétés à compter du 1^{er} janvier 2016.

2. Justification des appréciations

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

- la note 2.1.5 de l'annexe « Dépréciation d'immobilisations incorporelles et corporelles » présente les principales hypothèses utilisées pour la détermination des valeurs recouvrables et les résultats des tests de dépréciation. Nous avons examiné les modalités de réalisation de ces tests de perte de valeur ainsi que la cohérence des hypothèses utilisées et des prévisions de flux de trésorerie, et vérifié que l'information donnée était appropriée ;

- la note 2.11 de l'annexe intitulée « Avantages au personnel à long terme » détaille les engagements sociaux à long terme provisionnés ainsi que la méthode d'évaluation desdits engagements. La note 17 de l'annexe intitulée « Engagements financiers hors bilan » présente sous la rubrique « Avantages au personnel » les engagements sociaux donnés qui ne sont pas provisionnés dans les comptes annuels. Nous avons examiné le recensement, l'évaluation et le traitement comptable de ces engagements et provisions, et avons vérifié que l'information donnée était appropriée ;
- la note 23 de l'annexe « Comptes dissociés opérateur de transport et gestionnaire d'infrastructure » présente les modalités d'établissement des comptes dissociés du gestionnaire d'infrastructure et de l'opérateur de transport. Nos travaux ont consisté à examiner les modalités de réalisation de ces comptes dissociés et l'information donnée à ce titre ;
- comme mentionné dans la première partie du présent rapport, les notes 1 « Faits marquants de l'exercice » et 16 « Impôts sur les sociétés et situation fiscale » de l'annexe rappellent les conséquences comptables de l'assujettissement de l'Epic RATP à l'impôt sur les sociétés à compter du 1^{er} janvier 2016. Nos travaux ont consisté à vérifier la correcte application des dispositions fiscales et de la présentation qui en est faite.

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

3. Vérifications et informations spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par la loi.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du conseil d'administration sur la gestion de l'Epic RATP.

Paris, la Défense et Courbevoie, le 1^{er} avril 2017
Les commissaires aux comptes

KPMG Audit
Département de KPMG SA
Philippe Arnaud
Associé

MAZARS
Lionel Gotlib
Associé

Bilan

En milliers d'euros	Notes	31/12/2016			31/12/2015
		Brut	Amortissements et provisions	Net	Net
Immobilisations incorporelles	3	868 606	445 005	423 601	381 253
Immobilisations corporelles	3	27 224 489	11 345 244	15 879 245	15 052 194
Immobilisations financières	4	1 173 486	40 304	1 133 182	1 193 124
Actif immobilisé		29 266 581	11 830 553	17 436 028	16 626 571
Stocks et en-cours	5	236 168	50 323	185 845	181 349
Créances	6	1 613 347	7 994	1 605 353	1 433 086
Valeurs mobilières de placement	7	980 149		980 149	1 006 827
Disponibilités	7	204 174		204 174	246 476
Actif circulant		3 033 838	58 317	2 975 521	2 867 738
Frais d'émission d'emprunts		4 709		4 709	5 781
Prime de remboursement des obligations		13 543		13 543	11 922
Écart de conversion actif		63 595		63 595	65 516
TOTAL ACTIF		32 382 266	11 888 870	20 493 396	19 577 528

	Notes	31/12/2016	31/12/2015
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition		250 699	250 699
Écart de réévaluation		212 923	215 637
Dotations en capital		433 367	433 367
Réserves		294 699	294 699
Report à nouveau		2 937 505	2 582 647
Résultat de l'exercice		141 121	354 858
Situation nette		4 270 314	4 131 907
Provisions réglementées		457 036	376 056
Subventions d'investissements		5 962 650	5 446 253
Capitaux propres	8	10 690 000	9 954 216
Provisions pour risques et charges	9	248 249	234 990
Dettes financières	10	7 233 388	7 159 917
Dettes fiscales et sociales		684 348	667 628
Autres dettes	11	1 573 811	1 495 223
Écart de conversion passif		63 600	65 554
TOTAL PASSIF		20 493 396	19 577 528

Compte de résultat

En milliers d'euros	Notes	31/12/2016	31/12/2015
Chiffre d'affaires	12	4 652 119	4 738 683
Produits divers		442 259	405 528
Produits en atténuation des charges d'amortissements		224 565	208 374
Produits d'exploitation		5 318 943	5 352 585
Énergie		181 800	191 202
Frais relatifs aux lignes affrétées		29 887	29 661
Charges de circulation		20 983	20 852
Matières et autres charges externes		851 381	787 394
Impôts et taxes et versements assimilés		314 448	237 940
Charges de personnel	13	2 541 900	2 587 122
Salaires et traitements		1 796 819	1 785 554
Charges sociales		739 265	765 801
Résultat des régimes spéciaux		5 815	35 766
Dotations aux amortissements		940 194	908 481
Autres charges		30 445	30 781
Résultat d'exploitation		407 905	559 152
Produits financiers		112 251	220 378
Charges financières		270 283	387 011
Résultat financier	14	-158 032	-166 633
Résultat courant		249 873	392 519
Produits exceptionnels		57 322	129 461
Charges exceptionnelles		123 631	109 852
Résultat exceptionnel	15	-66 309	19 609
Intéressement		50 311	57 270
Impôts sur les bénéfices	16	-7 868	
RÉSULTAT NET		141 121	354 858

Annexe aux comptes sociaux

Exercice clos au 31 décembre 2016

Les états financiers sont présentés en milliers d'euros, sauf exceptions mentionnées.

La Régie autonome des transports parisiens (RATP) est un Epic créé par la loi du 21 mars 1948, doté d'une personnalité juridique à laquelle la loi confère le statut de personne moral de droit public et est immatriculée au RCS de Paris.

Les comptes de l'Epic RATP sont intégrés dans les comptes consolidés du groupe RATP.

Les comptes au 31 décembre 2016 sont arrêtés par le conseil d'administration du 24 mars 2017.

1 Faits marquants de l'exercice

La RATP a été avisée par un courrier du ministre des Finances et des Comptes publics en date du 3 mars 2016 qu'en tant qu'établissement public se livrant à des activités lucratives elle doit s'acquitter dans les conditions de droit commun des impôts et taxes de toute nature auxquels seraient assujetties des entreprises privées effectuant les mêmes opérations.

Ce courrier a pour conséquence de soumettre la RATP à l'impôt sur les sociétés, ainsi que les taxes assimilées (taxe d'apprentissage [14,7 millions d'euros], taxe sur les véhicules des sociétés) et de bénéficier de crédit d'impôt (dont le CICE [57 millions d'euros]). La RATP considère également que cette échéance l'a conduit à s'acquitter de la taxe sur les salaires (63,9 millions d'euros) à compter de l'exercice ouvert au 1^{er} janvier 2016.

Préalablement à l'entrée en fiscalité au 1^{er} janvier 2016, la RATP a donc réévalué en franchise d'impôt les actifs et passifs constituant le bilan comptable au 31 décembre 2015 à leur valeur vénale. Celle-ci correspond à la valeur fiscale des biens constitutifs du bilan fiscal d'ouverture. L'écart de réévaluation « fiscale » résultant de la différence entre la valeur réévaluée et la valeur comptable des biens figurant au bilan d'ouverture est suivi de manière extra-comptable. Il génère un amortissement fiscal utilisé donc pour le seul calcul de l'impôt sur les bénéfices.

S'agissant des subventions d'équipement accordées aux entreprises par l'Union européenne, l'État, les collectivités publiques ou tout autre organisme public et affectées à la création ou l'acquisition d'immobilisations, l'article 42 septies du Code général des impôts (CGI) prévoit que l'imposition de ces subventions peut être opérée au fur et à mesure des amortissements pour la fraction de la subvention affectée à des immobilisations amortissables, et sur une période de dix ans pour la fraction de la subvention affectée à des immobilisations non amortissables. La RATP n'étant pas assujettie à l'impôt sur les sociétés au moment de l'attribution des subventions acquises avant le 1^{er} janvier 2016, elle n'était pas en mesure d'opter pour le régime optionnel de l'article 42 septies du CGI. Par conséquent, sur le plan fiscal, la DLF (Direction de la législation fiscale) considère que les subventions acquises à la RATP avant le 1^{er} janvier 2016 se

rattachent à des exercices antérieurs à l'entrée en fiscalité et ne sont donc pas imposables.

Les comptes de l'EPIC Ratp ont été arrêtés en tenant compte d'un avenant au contrat Stif 2016-2020 en cours de formalisation prévoyant d'ajuster les écarts liés au passage à l'impôt sur les sociétés entre les hypothèses prises dans la maquette financière du contrat et les modalités d'application préconisées par la Direction générale des finances publiques.

Les principaux impacts sont présentés dans la note 16.

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 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

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.

Les biens inscrits à l'actif de l'Epic RATP sont donc comptabilisés en fonction de leur régime de propriété selon les modalités suivantes :

Type de biens

	Gestionnaire d'infrastructure (GI)		Opérateur de transport (OT)	
	Biens propres	Biens de retour	Biens de reprise	Biens propres
Nature des biens	Biens relatifs à l'infrastructure.	Matériels roulants et matériels d'entretien du matériel roulant.	Il s'agit de biens nécessaires à l'exploitation : <ul style="list-style-type: none"> • les centres bus ; • certains équipements... 	Biens affectés aux activités administratives, sociales ou de formation.
Régime de propriété	La RATP est propriétaire de ces biens.	Ces biens appartiennent au Stif depuis le 1 ^{er} janvier 2010. La RATP 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 cinq à dix ans en fonction de la durée d'utilisation du système;
- les progiciels et le matériel acquis pour la mise en service du système sont amortis sur une durée de trois ans.

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 propres 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.

2.1.4 DURÉES D'AMORTISSEMENT

Les immobilisations sont amorties en fonction de leur durée d'utilisation selon un mode linéaire.

Les durées retenues des principaux biens sont les suivantes :

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 matériels de climatisation	5 à 10 ans
Équipements de sonorisation et d'affichages lumineux	10 à 30 ans
Matériel et outillage	5 à 30 ans
Autres matériels et mobiliers	2 à 15 ans

2.1.5 DÉPRÉCIATION D'IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

Les règles comptables prévoient également la mise en œuvre d'une démarche pour identifier s'il existe un indice quelconque montrant qu'un actif ait pu perdre notablement de sa valeur. Lorsqu'il existe un indice de perte de valeur, un test de dépréciation est effectué : la valeur nette comptable de l'actif immobilisé est comparée à sa valeur actuelle, celle-ci étant définie comme la plus élevée de la valeur vénale ou de la valeur d'usage.

La loi ORTF fixe dans le temps les droits d'exploitation des lignes confiées à la RATP, définit les régimes de propriété des biens et le sort des biens à l'expiration des contrats, fixe les modalités de rémunération pour la gestion de l'infrastructure et pour l'exploitation des lignes de manière à assurer la couverture des coûts et la rémunération des capitaux engagés.

La clarification fiscale opérée à compter du 1^{er} janvier 2016 et le projet d'avenant au contrat Stif 2016-2020 en cours de signature, modifiant notamment la rémunération entre les deux établissements comptables, ont entraîné la mise en œuvre de tests de dépréciation des UGT (unités génératrices de trésorerie) GI et OT de l'Epic RATP. Les tests ont été réalisés sur la base des valeurs d'actifs au 1^{er} janvier 2016. La répartition de ces valeurs d'actifs entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'opérateur de transport a été réalisée en fonction des dispositions législatives et réglementaires applicables à la RATP.

La valeur nette comptable des actifs testés dans chaque UGT comprend notamment :

- les actifs immobilisés (corporels et incorporels amortissables) nets de subventions ;
- le besoin en fonds de roulement.

Les hypothèses utilisées pour la détermination des valeurs recouvrables sont les suivantes.

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

- 2016-2020 : sur la base du plan d'investissement exposé au conseil d'administration de la RATP en juillet 2016 et des avenants en vigueur ou en cours de signature ;
- au-delà de 2020 : les données et les flux (y compris normatifs) ont été déterminés en retenant une estimation des valeurs terminales des actifs testés en conformité avec les textes en vigueur.

Au-delà de 2020 pour l'OT, des hypothèses d'investissement spécifique au matériel roulant ont été prises en compte jusqu'à la reprise de ces biens de retour par le Stif.

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

	UGT	
	Gestionnaires d'infrastructures	Opérateur de transport
Méthode de détermination de la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Taux d'actualisation	4,6 %	Taux d'actualisation spécifique au matériel roulant : 3,7 % Taux pour les autres biens (biens de reprise et biens propres) : 5,3 %
Taux de croissance à l'infini	2,0 %	2,0 %

Les taux d'actualisation (coût moyen pondéré du capital) retenus ont été déterminés par référence aux taux moyens observés sur un panel d'entreprises cotées et exerçant des activités comparables à celles de la RATP. Un taux d'actualisation spécifique a été retenu concernant le matériel roulant de l'OT (biens de retour) compte tenu des modalités de rémunération de ces biens, soit 3,7 %. Pour les autres biens de l'OT (biens de reprise et biens propres), le taux utilisé de 5,3 % est celui résultant du panel.

Les résultats des tests de dépréciation réalisés aboutissent à des marges de confort de 887 millions d'euros pour l'UGT gestionnaire d'infrastructure et de 594 millions d'euros pour l'UGT opérateur de transport. En conséquence, aucune dépréciation n'a été constatée dans les comptes de l'exercice.

2.2 IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

La valeur brute de ces actifs est constituée par leur coût d'achat, y compris les coûts directement attribuables engagés pour mettre l'actif en place. La RATP a choisi de rattacher les droits de mutation, honoraires ou commissions et frais d'actes au coût d'acquisition de l'immobilisation.

La valeur d'inventaire des titres détenus 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.

2.3 STOCKS

Les stocks sont enregistrés au plus faible du coût (y compris frais accessoires d'achat) et de la valeur nette de réalisation. Le coût est calculé au coût unitaire moyen pondéré.

Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur taux de rotation et de leur durée de vie économique.

2.4 CRÉANCES

Elles sont valorisées à leur valeur nominale. Une provision pour dépréciation de la totalité de la créance est constituée lorsqu'un risque potentiel de non-recouvrement apparaît.

2.5 PRIMES DE REMBOURSEMENT DES OBLIGATIONS

L'amortissement des primes de remboursement des obligations est réparti linéairement sur la durée des emprunts concernés. Toutefois, dans l'hypothèse où la décision de rembourser par anticipation un emprunt aurait été prise avant la date d'arrêté des comptes, les charges y afférentes seraient amorties en totalité.

2.6 CAPITAUX PROPRES

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

Les écarts de réévaluation figurant en capitaux propres sont issus de la réévaluation pratiquée en 1963 sur la base de 1959 et de la réévaluation des biens non amortissables opérée en 1978 sur la base de 1976.

La loi du 21 mars 1948 a créé la RATP sans lui attribuer de capital. Toutefois, en 1986, les pouvoirs publics lui ont accordé une dotation en capital de 283,3 millions d'euros. Cette dotation a été augmentée en juillet 2010 dans le cadre du plan de relance national annoncé début 2009 (150 millions d'euros).

Les subventions d'investissement sont rapportées au résultat au rythme des dotations aux amortissements des biens subventionnés à l'exception des subventions encaissées pour l'acquisition de terrains qui sont rapportées au résultat par dixième.

Les provisions réglementées correspondent :

- à la provision spéciale de réévaluation relative à la réévaluation des biens amortissables opérée en 1978 sur la base de 1976. Elle est rapportée au résultat au rythme des dotations aux amortissements des biens auxquels elle se rapporte ;
- aux amortissements dérogatoires pratiqués depuis le 1^{er} janvier 2016.

2.7 DETTES FINANCIÈRES

Les emprunts sont présentés au bilan à leur valeur de remboursement en euros.

2.8 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.

2.9 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 2016, comme en 2015, il n'y a pas eu d'opérations sur les marchés des matières premières.

2.10 DETTES FOURNISSEURS

Les fournisseurs débiteurs sont présentés à l'actif du bilan.

2.11 AVANTAGES AU PERSONNEL À LONG TERME

Les engagements sociaux à long terme provisionnés au bilan sont :

- engagements relatifs aux versements des rentes accidents du travail et maladies professionnelles. La RATP assure elle-même le service des rentes accidents du travail/maladies professionnelles à ses agents en activité. Ces rentes ont pour objet d'indemniser les séquelles définitives physiques ou psychologiques ainsi que leur incidence professionnelle dans le déroulement de la carrière de l'assuré. Seules les rentes versées aux actifs relèvent des avantages à long terme faisant l'objet d'une provision : 22 millions d'euros ;
- engagements relatifs aux médailles du travail : 27,8 millions d'euros ;
- engagements relatifs à la cessation progressive d'activité : 0,6 million d'euros ;
- engagements relatifs à l'assurance chômage : 7,5 millions d'euros ;
- engagements relatifs aux congés maladie longue durée : 2,3 millions d'euros.

L'évaluation des avantages au personnel résulte d'un calcul actuariel. Ce calcul est basé sur des hypothèses de comportements sociaux (mortalité, *turnover*, etc.) et des hypothèses économiques (taux d'actualisation, profil de carrière, etc.).

Le taux d'actualisation retenu est basé sur un taux Bloomberg quinze ans qui s'établit à 1,5 % au 31 décembre 2016, contre un taux à 2,25 % au 31 décembre 2015.

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/2016	31/12/2015
Taux d'actualisation	1,5 %	2,25 %
Taux d'inflation	2 %	2 %
Profil de carrière inflation comprise	2,2 %	2,2 %
Table de mortalité	TGH 05/TGF 05	TGH 05/TGF 05
Taux de <i>turnover</i>	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 douze derniers mois. L'hypothèse individuelle correspond donc ainsi au maximum entre la date d'ouverture des droits et l'âge de départ moyen par grade calculé sur la base des départs constatés.

2.12 OPÉRATIONS DE LEASE ET DE CRÉDIT-BAIL

Le résultat acquis par la RATP au titre des opérations de *lease* (*net present value*) est étalé sur la durée de vie des opérations. L'impact détaillé de ces opérations sur les états financiers de l'exercice est précisé dans la note 18.

2.12.1 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.

Les biens qui servent d'assiette aux opérations de *leasehold* figurent à l'actif immobilisé du bilan de la RATP.

Une opération de *leasehold* est composée d'une location principale consentie par la RATP et d'une sous-location destinée à lui faire conserver néanmoins la jouissance du bien. La RATP dispose d'une option (EBO) en sa faveur, au terme d'une période plus courte que la durée totale de l'opération, lui permettant d'interrompre le montage en rachetant la part restante du contrat de location longue.

Économiquement et comptablement 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 du *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 2016, il reste huit contrats avec deux investisseurs : BOA et State Street.

Les risques supportés par la RATP se limitent à ceux liés à la propriété du matériel, à la législation française et aux risques de contrepartie sur les dépôts. La gestion du risque de contrepartie se fait :

- soit par des accords de *defeasance*, qui assurent le droit de compensation entre les dépôts et les dettes correspondantes. Le montant des dépôts correspondants est de 163,4 millions d'euros au 31 décembre 2016 ;
- 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 44,2 millions d'euros au 31 décembre 2016 ;
- 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 101,2 millions d'euros au 31 décembre 2016.

2.12.2 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 biens qui servent d'assiette aux opérations de *Swedish lease* ne sont pas inscrits en immobilisations mais en compte de dépôts à long terme.

Les loyers sont comptabilisés en charges d'exploitation, les produits d'intérêts et le provisionnement des dépôts sont comptabilisés en résultat financier. Seule la *net present value* est constatée en résultat exceptionnel. L'impact sur le résultat correspond d'une part à l'étalement du profit de la *net present value*, et d'autre part à l'amortissement théorique des biens s'ils étaient maintenus au bilan de la RATP.

2.12.3 OPÉRATIONS DE CRÉDIT-BAIL DANS LE CADRE DU DÉVELOPPEMENT DES LIGNES DE TRAMWAYS

Le Stif et la RATP ont mis en place un financement par crédit-bail des matériels roulants des lignes tramways T3E, T5, T6, T7 et T8. Dans

cette opération, il est prévu que la RATP soit le crédit preneur ; le Stif rembourse les loyers correspondants. Pendant la phase de construction, la RATP paye le fournisseur. Lors de la livraison des tramways, la RATP cède les rames à la banque. Le contrat de crédit-bail est ensuite mis en place. Le contrat de crédit-bail sera repris par le Stif en 2029.

2.13 COMPTABILISATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET DES AUTRES PRODUITS

2.13.1 RECETTES LIÉES AU CONTRAT AVEC LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE

Ces produits du transport comprennent trois composantes :

- les recettes directes venant des usagers ;
- les contributions du Stif :
 - une contribution d'exploitation « C1 » relative à l'exploitation et aux obligations de service public. Cette contribution se décompose en trois parties : une contribution forfaitaire couvrant les charges liées à l'exploitation non couvertes par les recettes voyageurs ; une contribution couvrant à l'euro/l'euro les impôts et taxes ; et une contribution couvrant l'écart entre l'indexation des recettes directes prévisionnelles selon les modalités prévues pour la contribution forfaitaire et selon les décisions tarifaires du Stif,
 - une contribution « C2 » liée au financement des investissements (amortissements et frais financiers),
 - un bonus ou malus relatif aux indicateurs de qualité du service et d'éventuelles pénalités notamment en cas de non-réalisation de l'offre kilométrique du service de référence,
 - un mécanisme d'intéressement avec partage des risques et des gains entre la RATP et le Stif fondé sur les recettes directes réalisées par comparaison avec l'objectif prévu au contrat,
 - et une contribution « C4 » spécifique au financement de l'acquisition du matériel roulant des tramways T3, T5, T6, T7 et T8 (remboursement à l'euro/l'euro des redevances de crédit-bail).

Ces produits du transport sont prévus par la convention pluriannuelle 2016-2020 conclue entre le Stif et la RATP. Les contributions sont revalorisées chaque année par l'application d'une formule d'indexation assise sur des indices, conformément aux dispositions du contrat Stif.

Les tarifs publics sont décidés par le Stif, autorité organisatrice. Ils constituent une obligation de service public que la RATP doit respecter.

2.13.2 PRODUITS EN ATTÉNUATION DE CHARGES D'AMORTISSEMENT

Il s'agit des reprises sur subventions d'investissement et sur provisions spéciales de réévaluation.

2.14 IMPÔTS ET TAXES

La Direction de la législation fiscale (DLF) a précisé en octobre 2016 les modalités de l'imposition à l'impôt sur les sociétés, en particulier concernant l'établissement du bilan fiscal d'ouverture et les règles d'amortissement des immobilisations.

Les principaux impacts sont décrits dans la note 16.

2.14.1 INTÉGRATION FISCALE

En 2016, la RATP a opté pour le régime d'intégration fiscale des filiales françaises contrôlées à plus de 95 %, prévu par l'article 223A du Code général des impôts.

Le périmètre de l'intégration fiscale de l'entreprise est constitué par 50 sociétés. Aux termes des conventions d'intégration fiscale, les filiales supportent une charge d'impôt équivalente à celle qu'elles auraient supportée en l'absence d'intégration. Le produit d'intégration fiscale est acquis à l'Epic RATP. Conformément aux conventions d'intégration fiscale signées avec les sociétés antérieurement société mère d'une intégration fiscale, pour l'année 2016, ce produit est partiellement rétrocedé à la société intégrée de telle sorte que le changement du périmètre d'intégration fiscale soit neutre pour les sociétés mères d'une intégration fiscale avant 2016.

2.14.2 FISCALITÉ SUR LES CONTRIBUTIONS FORFAITAIRES DU STIF 2012 À 2015

La RATP a sollicité, le 19 mai 2009 auprès de DLF, une demande d'analyse du régime de TVA des contributions versées par le Stif. Le dossier reste à ce jour sans réponse.

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

Sur l'exercice 2015, l'administration fiscale a diligenté un contrôle fiscal de la RATP portant sur les exercices 2012 à 2014. Le 5 juillet 2016, la RATP a reçu une proposition de rectification en matière de taxe sur les salaires.

Le contrat Stif pour la période 2012-2015 prévoit expressément une prise en charge par le Stif des conséquences financières suite au non-assujettissement des contributions à la TVA. La RATP a adressé une lettre de réponse contestant cette proposition de notification et a informé le Stif de cette situation. Le 20 décembre 2016, la Direction des vérifications nationales et internationales a répondu aux observations de la RATP et maintient à ce stade sa proposition de notification pour un montant de 188 millions d'euros, dont 19 millions d'euros d'intérêt de retard (2012 à 2014). La procédure contradictoire reste en cours.

La RATP considère que, quelle que soit l'issue de ce dossier, les conséquences antérieures portant sur la période antérieure à 2016 seront neutres sur les résultats présentés compte tenu du cadre contractuel existant avec le Stif.

De ce fait, aucun élément n'a été retranscrit dans les comptes clos au 31 décembre 2016.

2.15 CHARGES DE PERSONNEL

Depuis 1999, la RATP a mis en place une organisation comptable permettant de séparer ce qui relève de son activité « transporteur » de ce qui relève de son activité « assureur ».

Cette organisation est fondée sur :

- l'établissement, au sein de l'activité « assureur », de comptes de résultats par risques couverts (maladie, accident du travail, chômage), d'une part ;
- la mise en place de taux de cotisations sociales patronales, comparables dans leur fonctionnalité et leur niveau à ceux des régimes sociaux de droit commun, d'autre part.

Cet ensemble constitue le traitement comptable de la protection sociale (TCPS).

2.15.1 PRÉSENTATION DES CHARGES DE PERSONNEL DANS LES COMPTES SOCIAUX DE L'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 ».

Le décret n° 2015-1881 du 30 décembre 2015 relatif au régime spécial de Sécurité sociale de la Régie autonome des transports parisiens est entré en vigueur au 1^{er} janvier 2016.

Ce décret a pour objet de mettre en cohérence la réglementation du régime spécial d'assurance maladie de la Régie autonome des transports parisiens avec les nouvelles règles issues du dispositif de protection universelle maladie, tant du point de vue des règles d'affiliation que des règles de financement.

Par ailleurs, il vise une refonte de l'architecture du financement du risque maladie. Pour la RATP, la mesure consiste à substituer au mécanisme actuel de compensation bilatérale une dotation d'équilibre de la Caisse nationale d'assurance maladie.

Avec ce nouveau mécanisme, la RATP doit distinguer les charges et les produits qui relèvent du régime de droit commun (PUMA) et ceux qui relèvent du régime spécial.

Concernant le régime de droit commun, au-delà des charges et des produits, une dotation d'équilibre sera versée ou perçue par la RATP afin d'équilibrer le résultat du risque maladie. Le montant de cette dotation d'équilibre sera déterminé à l'issue de chaque année.

L'activité d'assureur social de la RATP est illustrée plus en détail dans un tableau figurant en note 13, lequel présente à l'instar des organismes de Sécurité sociale proprement dits :

- l'origine et le montant des ressources : en particulier, les cotisations sociales patronales ;
- le montant des prestations versées aux ressortissants ;
- la dotation d'équilibre au régime de droit commun de la branche maladie ;
- les frais de gestion.

2.15.2 PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES COMPTES DE LA PROTECTION SOCIALE (TCPS)

Cotisations patronales

Les ressources des comptes de la protection sociale comprennent principalement les cotisations patronales inscrites sur la ligne « Charges sociales » du compte de résultat de la RATP. S'agissant du risque maladie, 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.

Prestations

Les prestations comprennent :

- d'une part, des prestations en nature : frais médicaux et hospitaliers, remboursements d'analyses et pharmaceutiques, soins effectués dans les espaces santé, etc. ;
- d'autre part, des prestations en espèces telles que le maintien du salaire aux agents malades (indemnités journalières), l'indemnité décès, les rentes accident du travail, etc.

Adossement au régime général du risque maladie

S'agissant de la couverture du risque maladie, le régime RATP est adossé depuis 1972 au régime général. Jusqu'au 31 décembre 2015, dans le cadre de cet adossement désigné par le terme de « compensation bilatérale », la RATP verse à la CNAM une cotisation dont le taux et les modalités d'application sont fixés par décret en contrepartie de laquelle la caisse lui rembourse les seules prestations versées en nature dans les conditions fixées par le Code de la Sécurité sociale. À compter du 1^{er} janvier 2016, le décret prévoit la mise en place d'une dotation d'équilibre pour le régime de droit commun.

2.16 CRÉDIT D'IMPÔT COMPÉTITIVITÉ EMPLOI (CICE)

Le CICE est présenté en moins des charges de personnel. Il est calculé selon la réglementation en vigueur.

2.17 RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

La RATP comptabilise dans son résultat exceptionnel les événements survenant hors du cadre des activités ordinaires de l'entreprise dont le montant est significatif et qui présentent un caractère non récurrent.

Depuis le 1^{er} janvier 2016, la RATP pratique des amortissements dérogatoires pour des catégories de biens pour lesquels l'administration fiscale admet expressément une durée d'usage généralement plus courte que la durée d'utilisation. En fonction des catégories de biens, les durées d'amortissement fiscal retenues sont conformes aux durées définies par la jurisprudence fiscale, au rapport de l'OCDE édité en 1975, à la doctrine administrative et aux plans comptables professionnels.

3 Immobilisations incorporelles et corporelles

Situation et mouvements	Valeur brute au début de l'exercice	Augmentations	Virements de poste à poste	Diminutions	Valeur brute à la clôture de l'exercice
Rubriques					
Immobilisations incorporelles					
Frais de recherche et développement	214 963	0	48	0	215 012
Droit au bail	2 626	0	0	0	2 626
Autres					
• Logiciels en service	460 648	0	55 480	-237	515 891
• Logiciels en cours	101 955	77 132	-44 010	0	135 077
TOTAL	780 192	77 132	11 518	-237	868 606
Immobilisations corporelles					
Terrains	578 842	0	29 420	-2 900	605 362
Constructions	10 360 767	0	322 969	-63 783	10 619 952
Constructions sur sol d'autrui	95 272	0	456	0	95 728
Installations techniques, matériel et outillage industriels	4 550 136	2 617	257 252	-38 447	4 771 559
Matériel de transport	7 568 889	7 476	739 084	-145 489	8 169 961
Autres	151 348	0	12 172	-2 353	161 167
Immobilisations corporelles en cours	2 465 413	1 708 219	-1 372 872	0	2 800 760
TOTAL	25 770 667	1 718 312	-11 520	-252 972	27 224 489

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
Rubriques				
Immobilisations incorporelles				
Frais de recherche et développement	48 465	7 170	0	55 635
Droit au bail	1 464	35	0	1 499
Autres	349 010	39 036	-175	387 871
TOTAL	398 939	46 241	-175	445 005
Immobilisations corporelles				
Terrains	10 744	3 313	0	14 057
Constructions	4 210 702	245 355	-13 924	4 442 133
Constructions sur sol d'autrui	88 265	1 166	0	89 431
Installations techniques, matériel et outillage industriels	2 802 915	224 589	-28 620	2 998 884
Matériel de transport	3 502 031	316 987	-142 344	3 676 674
Autres	103 817	22 425	-2 175	124 065
TOTAL	10 718 474	813 835	-187 063	11 345 244

Montant des amortissements affectés dans le résultat de l'assureur social en milliers d'euros.

Logiciels (autres immobilisations incorporelles)	164
Constructions	14
Constructions sur sol d'autrui	0
Matériel et outillage industriels	222
Matériel de transport	0
Autres	20
TOTAL	420

4 Immobilisations financières nettes

	31/12/2015	Augmentation	Diminution	31/12/2016
Participations	456 995	10 058		467 053
Créances rattachées à des participations	124 346	15 137	6 000	133 483
Créances liées aux contrats de <i>lease</i> fermés	468 709	12 790	84 444	397 055
Prêts 1 %	55 097		6 731	48 366
Créances dépôt <i>lease</i> suédois	51 824		3 796	48 028
Autres créances financières	36 153	3 044		39 197
TOTAL	1 193 124	41 029	100 971	1 133 182

5 Stocks

Les valeurs brutes des stocks sont les suivantes :

	31/12/2016	31/12/2015
Matières premières et consommables	231 627	222 151
Prestations de services en cours	4 541	4 251
Dépréciation	-50 323	-45 053
TOTAL	185 845	181 349

6 Créances

Créances	31/12/2016					31/12/2015
	Montant brut	Provisions	Montant net	Degré de liquidité de l'actif		Montant net
				Échéances		
				À moins d'un an	À plus d'un an	
Avances et acomptes versés sur commande	407		407	407		677
Créances clients et comptes rattachés	110 055	4 098	105 957	105 957	0	99 857
Créances État et autres collectivités publiques	630 666		630 666	630 666	0	510 248
Autres	141 085	3 896	137 189	122 878	14 311	104 240
Créances <i>lease</i>	675 164		675 164	19 882	655 281	654 895
Charges constatées d'avance	55 971		55 971	8 789	47 180	63 169
TOTAL	1 613 347	7 994	1 605 353	888 579	716 773	1 433 086

7 Valeurs mobilières de placement et disponibilités

	31/12/2016	31/12/2015
OPCVM	245 736	160 258
Dépôt à terme	390 000	465 000
Cash collatéral	342 200	378 800
Intérêts courus	2 213	2 769
VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT	980 149	1 006 827

8 Capitaux propres

8.1 TABLEAU DE VARIATION

	31/12/2015	Augmentations	Diminutions	31/12/2016
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition	250 699			250 699
Écarts de réévaluation ⁽¹⁾	215 637		2 714	212 923
Dotations en capital	433 367			433 367
Réserves statutaires	184 519			184 519
Réserves provenant de la cession des biens immobiliers avant le 1 ^{er} janvier 2010	52 255			52 255
Réserve générale	57 926			57 925
Report à nouveau	2 582 647	354 858		2 937 505
Résultat net ⁽²⁾	354 858	141 121	354 858	141 121
Capitaux propres hors subventions d'investissements	4 131 907	495 979	357 572	4 270 314
Subventions d'investissement	5 446 253	810 900	294 503	5 962 650
Provisions réglementées ⁽¹⁾	376 056		21 025	457 036
CAPITAUX PROPRES	9 954 216	1 306 879	673 100	10 690 000

(1) Les écarts de réévaluation détaillés dans la note ci-dessous concernent principalement les terrains et les écarts de la réévaluation de 1963 (base 1959).

(2) Le résultat de l'exercice 2015 a été affecté en report à nouveau.

8.2 ÉCART DE RÉÉVALUATION

8.2.1 RÉÉVALUATION DE 1976

Rubriques	Situations et mouvements					
	31/12/2015		Variation		31/12/2016	
	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	217 179	10 114	0	2 714	217 179	12 828
Constructions	1 171 279	795 709	-654	7 794	1 170 625	803 503
Installations techniques, matériel et outillage industriels	16 806	16 806	0	0	16 806	16 806
Matériel de transport	32 621	32 621	-2 937	-2 937	29 684	29 684
Autres	506	21	0	0	506	21
	1 438 391	855 271	-3 591	7 571	1 434 800	862 842
Immobilisations financières						
Participations	15	0	0	0	15	0
	15	0	0	0	15	0
TOTAL	1 438 406	855 271	-3 591	7 571	1 434 815	862 842
					Position nette :	571 973

8.2.2 RÉÉVALUATION DE 1959

Le montant de l'écart de réévaluation de 1959 s'élève à 8 557 millions d'euros en 2016.

9 Provisions pour risques et charges

Rubriques	Situations et mouvements					Provisions à la fin de l'exercice
	Provisions au début de l'exercice	Autres reclassements	Augmentations : dotations de l'exercice	Diminutions : reprises de l'exercice		
				pour utilisation	ajustement	
Provisions réglementées (provision spéciale de réévaluation)	376 056	0	0	8 411	37	367 608
Provisions amortissements dérogatoires	0		102 005	12 577		89 428
TOTAL 1	376 056	0	102 005	20 987	37	457 036
Provisions pour risques et charges						
Provisions pour risques						
• Provisions pour litiges ⁽¹⁾	38 029	0	9 493	2 120	7 491	37 911
• Provisions pour accidents de droit commun	57 653	0	39 683	13 131	9 790	74 415
• Provisions pour risques d'exploitation ou financiers	5 064	0	782	828	216	4 802
• Autres provisions pour risques exceptionnels	168	0	1 464	1 564	0	68
	100 914	0	51 423	17 644	17 497	117 196
Provisions pour charges						
• Autres provisions pour charges ⁽²⁾	134 077	1 807	23 755	28 586	0	131 052
	134 077	1 807	23 755	28 586	0	131 052
TOTAL 2	234 991	1 807	75 178	46 230	17 497	248 248
Provisions pour dépréciations						
Immobilisations corporelles	1 605	0	0	127	0	1 477
Immobilisations financières	37 341	0	4 020	8	1 049	40 304
Stocks	45 053	0	5 467	0	196	50 323
Créances clients et comptes rattachés	1 840	0	3 421	795	368	4 098
Valeurs mobilières de placement	8	0	0	0	8	0
Autres	3 496	0	827	398	29	3 896
TOTAL 3	89 343	0	13 735	1 328	1 650	100 098
ENSEMBLE	700 390	1 807	190 918	68 545	19 184	805 382

(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.

10 Emprunts et dettes financières

Dettes financières	Montant brut	Échéances		
		À moins de 1 an	Plus de 1 an moins de 5 ans	À plus de 5 ans
Prêts de la Région d'Île-de-France	228 064	20 414	86 134	121 515
Emprunts obligataires				
• sur le marché financier « zone euro » ⁽¹⁾	4 350 000		1 250 000	3 100 000
• sur le marché financier international	574 628	181 984	392 644	
• emprunts « Tick'épargne »	199 075	199 075		
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédits				
• emprunts	32 639	3 754	8 410	20 474
• banque (soldes créditeurs)	152 249	152 249		
• chèques postaux	16	16		
Emprunts et dettes financières divers	1 589 337	1 339 778	228 478	21 081
Intérêts courus	107 381	75 006	32 375	
TOTAL	7 233 388	1 972 276	1 998 041	3 263 070

(1) Dans le cadre de son programme EMTN, en juin 2016, la RATP a émis un nouvel emprunt obligataire au cours de l'exercice pour un montant nominal de 500 millions d'euros avec une échéance en juin 2024 et un taux d'intérêt de 0,375 %.

10.1 ENDETTEMENT FINANCIER NET (HORS INTÉRÊTS COURUS)

	31/12/2016	31/12/2015
Actif financier (A)	1 410 385	1 470 783
Prêts aux filiales ⁽¹⁾	133 300	124 000
Créances dépôts <i>lease</i>	94 975	96 241
Valeurs mobilières de placement ⁽²⁾	635 736	625 266
Placement cash collatéraux	342 200	378 800
Disponibilités ⁽²⁾	204 174	246 476
Dettes financières (B)	6 793 395	6 652 732
Prêt de la Région Île-de-France	228 063	249 057
Emprunt sur le marché financier	4 924 627	4 549 199
Emprunt Tick'épargne ⁽³⁾ (obligations et BT)	326 144	389 815
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	152 265	49 381
Billets de trésorerie	972 996	1 212 180
Collatéraux « Remise en garantie »	189 300	203 100
ENDETTEMENT FINANCIER NET (B – A)	5 383 010	5 181 949

(1) Financement en *back-to-back* par billets de trésorerie.

(2) Hors actifs financiers affectés aux opérations de *lease*.

(3) Dont billets de trésorerie « Tick'épargne ».

10.2 INSTRUMENTS DÉRIVÉS

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.

10.2.1 EXPOSITION AU RISQUE DE TAUX

Le risque de taux relatif à la dette et aux placements est géré essentiellement en modulant les parts respectives de taux fixe et de taux variable (prêts Île-de-France) en fonction des évolutions de marché. Cette modulation est obtenue par la mise en place ou l'annulation d'opérations d'échanges de taux d'intérêts (*swaps*) et d'opérations optionnelles.

Engagements de *swaps* au 31 décembre 2016

Engagements dérivés par maturité

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
Engagements de <i>cross currency swaps</i> adossés à la dette long terme		
Maturité (1 an-5 ans)	574	699
Engagements de <i>swaps</i> de taux adossés aux contrats de crédit-bail		
Maturité (1 an-5 ans)	32	38
Maturité > 5 ans	17	18
TOTAL DES ENGAGEMENTS DE SWAPS EN MILLIONS D'EUROS	623	755

Engagements dérivés par type d'adossement

En millions d'euros	31/12/2016	31/12/2015
A – <i>Swaps</i> adossés à la dette long terme		
1) <i>Swaps</i> de variabilisation (hors <i>currency swap</i>)	0	0
2) <i>Swaps</i> de fixation (hors <i>currency swap</i>)		
<i>Swaps</i> (contre taux court)	32	38
<i>Swaps</i> (contre taux long)	17	18
3) Autres		
<i>Cross currency swaps</i>	574	699
B) <i>Swap</i> adossés à la dette court terme		0
TOTAL DES ENGAGEMENTS DE SWAPS EN MILLIONS D'EUROS	623	755

Les tableaux ci-dessus ne prennent pas en compte le montant notionnel des *assets swaps* adossés à l'opération de *leasehold* 1999 sur laquelle il n'y a aucun risque de taux.

Rappel de la décomposition de la dette obligataire et des billets de trésorerie au 31 décembre 2016 (en millions d'euros), hors PEE :

Avant prise en compte des instruments dérivés		Après prise en compte des instruments dérivés	
Dette obligataire	4 925	Dette obligataire	4 925
À taux fixe	4 925	À taux fixe	4 925
À taux variable	0	À taux variable	0
Dette courte (BT)	973	Dette courte (BT)	973
À taux fixe	973	À taux fixe	973
À taux variable	0	À taux variable	0

L'ensemble des opérations de couverture à fin décembre 2016 s'est traduit par un résultat financier de –3 millions d'euros et correspond à des étalements comptables de soultes et de primes.

Sensibilité de la dette à taux variable à la date du 31 décembre 2016

Il n'y a pas de sensibilité à court terme, l'encours de billets de trésorerie s'élève, hors plan d'épargne entreprise, à 973 Millions d'euros. Il est placé en OPCVM monétaires, en titres de créances négociables ou en dépôts 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.

	Valeur de marché au 31/12/2016 (en millions d'euros)
Swap de change	+ 18,6
Swap (hors currency swaps)	- 11,0
Cross currency swap	+ 291,8
TOTAL	299,4

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.

10.2.2 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 2016 au regard de la dette en devises couverte.

Dettes émises		Swaps de devises			
		Branches emprunteuses		Branches prêteuses	
Montants (en milliers de devises)	Devises	Montants (en milliers de devises)	Devises	Montants (en milliers de devises)	Devises
915	CHF	915	CHF	575	EUR

10.2.3 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.

La RATP réalise pour les besoins de ses filiales des opérations de couverture de matière première (gazole) ; au 31 décembre 2016, cette position de RATP s'élevait à 17 100 millions d'euros.

11 Autres dettes

Dettes d'exploitation	Échéances			
	Montant brut	À moins de 1 an	Plus de 1 an moins de 5 ans	À plus 5 ans
Avances et acomptes reçus	941	941		
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	242 513	242 513	0	0
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	441 211	441 211	0	0
Autres dettes	157 392	86 350	71 042	0
Dettes <i>lease</i>	680 259	22 801	420 601	236 856
Produits constatés d'avance	51 496	22 760	15 520	13 216
TOTAL	1 573 811	816 576	507 163	250 073

12 Chiffre d'affaires

12.1 DÉTAIL DU CHIFFRE D'AFFAIRES

	31/12/2016	31/12/2015
Recettes du trafic (hors Orlyval)	2 183 493	2 204 480
Bande passante (partage des risques avec le Stif)	8 636	27 546
Recettes directes RATP	2 192 129	2 232 026
Bonus qualité de service	10 245	10 296
Bonus bus respect de franchise	1 000	–
C11 – contribution aux charges d'exploitation	1 094 219	1 127 254
C12 – contribution aux charges d'impôts et taxes	111 160	123 360
C13 – contribution à l'écart entre l'indexation des recettes selon modalités C11 et décisions tarifaires	–28 266	–67 699
C2 – contribution au financement des investissements	914 855	956 225
C4 – contribution spécifique au financement du matériel roulant	10 534	8 692
Autres produits du transport	46 177	42 436
Pénalités (offre + validation + incitations)	–9 642	–11 262
1. Produits du transport HT	4 342 411	4 421 328
2. Produits des activités annexes HT	140 196	140 447
Dont pénalités forfaitaires	24 772	28 212
3. Autres prestations de services et ventes de produits résiduels	169 513	176 908
CHIFFRE D'AFFAIRES	4 652 119	4 738 683

12.2 RECETTES DU TRAFIC HT AFFECTÉES PAR NATURE DE TITRE DE TRANSPORT

	31/12/2016 TTC	en %	31/12/2015 TTC
Réseaux RATP : métro, RER et autobus	2 401 843	100	2 424 928
Forfaits NAVIGO hebdomadaires, mensuels et annuels	1 512 793	62,98	1 442 212
Autres abonnements (police, émeraude, améthyste)	104 027	4,33	108 980
Billets	705 446	29,37	770 480
Forfaits zonaux (titres Mobilis, tickets jeunes + titres congrès)	27 451	1,14	32 814
Titres non compensés (Paris-visite, Orlybus, Roissybus)	52 126	2,17	68 943
Cartes hebdomadaires, abonnements scolaires subventionnés, pompiers, Noctiliens	0	–0,01	1 499
ENSEMBLE DES RÉSEAUX	2 401 843		2 424 928

13 Charges de personnel

13.1 COMPTE DE RÉSULTAT DE LA PROTECTION SOCIALE RATP

	Résultats 2016	Risque Maladie	Résultats 2015
Risque maladie			
Cotisations patronales normalisées PUJMA	178 327	Remboursement CSG (ACOSS) et cotisations ouvrières	124 630
Remboursement CSG (ACOSS) et cotisations ouvrières	103 083	Contribution de la CNSA Hors PUJMA	1 634
Recouvrement sur tiers	1 177	Prestations en nature	-259 869
Frais de santé, y compris espace santé PUJMA	-276 422		-
Coût de fonctionnement PUJMA	-10 900	Prestations en espèces (ID, maintien du salaire) Hors PUJMA	-66 400
Dotation d'équilibre PUJMA	4 735	Prestations de l'Espace Santé	-10 794
Cotisations sociales RATP – maladie hors PUJMA	77 436	Charges du régime spécial	-1 606
Autres cotisations et remboursement divers hors PUJMA	1 728	Coût de gestion (net)	-15 706
Contribution de la CNSA hors PUJMA	1 798	Compensation bilatérale avec la CNAM :	-
Prestations en espèces hors PUJMA	-71 813	Cotisations régime spécial versées	-298 900
Charges du régime spécial	-6 778	Réfaction pour frais de gestion	11 824
Coût de fonctionnement hors PUJMA	-4 410	Remboursement prestations en nature régime général	258 963
RÉSULTAT NET DU RISQUE MALADIE	-2 041	RÉSULTAT NET DU RISQUE MALADIE	-29 196

	Résultats 2016	Résultats 2015
Risque accident du travail		
Cotisations patronales	36 863	33 755
Charges du régime spécial (dont cotisation au fonds AT)	-38	-774
Prestations en nature et rentes accident du travail (AT)	-16 801	-15 475
Prestations en espèces (maintien du salaire)	-17 385	-17 624
Coût de gestion (net)	-4 106	-4 239
RÉSULTAT NET DU RISQUE AT	-1 467	-4 356
Risque chômage		
Cotisations patronales	9 360	7 492
Prestations	-11 259	-9 118
Coût de gestion (net)	-408	-587
RÉSULTAT NET DU RISQUE CHÔMAGE	-2 308	-2 213
RÉSULTAT DE LA PROTECTION SOCIALE	-5 816	-35 766

13.2 EFFECTIF MOYEN EMPLOYÉ PAYÉ PAR L'ENTREPRISE PENDANT L'ANNÉE

	31/12/2016	31/12/2015	Variations	
			En nombre	En %
Effectif moyen employé	43 981	43 500	481	1,1
Répartition par catégories :				
– Cadres + maîtrise (encadrement)	11 353	11 319	34	0,3
– Opérateurs	32 628	32 181	447	1,4
Répartition par groupes statutaires :				
– Permanents	41 674	41 559	115	0,3
– Contractuels	2 307	1 941	366	18,9

13.3 RÉMUNÉRATIONS ALLOUÉES AUX MEMBRES DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION PENDANT L'EXERCICE

En milliers d'euros	2016	2015
Administrateurs	10	14
Rémunérations perçues par les 10 fonctions de direction les mieux rémunérées	2 509	2 538

14 Résultat financier

	31/12/2016	31/12/2015
Coût de l'endettement net	-168 198	-189 105
Dividendes	10 655	11 215
Autres charges financières	-41 541	-62 442
Autres produits financiers	41 052	73 699
TOTAL	-158 032	-166 633

15 Résultat exceptionnel

	31/12/2016	31/12/2015
Amortissements dérogatoires nets de subventions	-70 914	
Résultat sur cessions et réformes d'immobilisations	-4 331	15 388
Apport partiel d'actif	-	30 359
Reversement exceptionnel au Stif ⁽¹⁾	-	-40 000
Amiante risque maladies professionnelles		-999
Opérations d'ingénierie financière ⁽²⁾	834	2 015
Indemnités reçues	7 557	5 456
Reprise de subventions sur les terrains (1/10)	5 684	3 825
Changement d'imputation comptable des dépenses de désamiantage	-	3 800
Provision pour remise en état de sites loués	-3 968	
Divers	-1 171	-235
TOTAL	-66 309	19 609

(1) En clôture du contrat Stif-RATP 2012-2015 et compte tenu des résultats exceptionnels, notamment en matière d'opérations immobilières, réalisés par la RATP en 2015, le conseil d'administration de la RATP a donné son accord pour conclure avec le Stif un avenant conduisant la RATP à reverser au Stif une partie de ces résultats à hauteur de 40 millions d'euros.

(2) Cf. tableau n° 18.

16 Impôts sur les sociétés et situation fiscale

16.1 IMPÔTS SUR LES SOCIÉTÉS

Conformément aux pratiques fiscales en vigueur, la RATP a réalisé une réévaluation de ses actifs et passifs, afin de présenter un bilan fiscal d'ouverture au 1^{er} janvier 2016. Cette réévaluation porte à 28 098 millions d'euros la valeur brute de l'actif du bilan, contre une valeur comptable de 19 577 millions d'euros. L'écart de réévaluation de 8 521 millions d'euros sera suivi de manière extra-comptable et générera chaque année des amortissements fiscaux déductibles complémentaires.

Les reprises de subventions étalées au compte de résultat relatives aux subventions appelées avant le 1^{er} janvier 2016, soit 5 446 millions d'euros, sont considérées comme non taxables. Le rythme de reprise des subventions sera identique à celui de l'amortissement fiscal comptabilisé.

Les reprises de provisions actives et passives existantes au 1^{er} janvier 2016 seront traitées fiscalement sans dérogation par rapport au droit commun. Une provision qui aurait été déductible fiscalement sera imposée lors de sa reprise et inversement.

La charge d'impôt de l'Epic RATP peut être expliquée de la manière suivante :

	31/12/2016
Charge d'impôt de l'Epic RATP	0
Produit net d'intégration fiscale	6 311
Crédits d'impôts	1 556
Autres	
TOTAL	7 867

16.2 IMPÔTS LATENTS

Les impôts latents ne sont pas comptabilisés dans les comptes sociaux.

Les principaux impôts latents sont :

En millions d'euros	Base 01/01/2016 IDA	IDA 01/01/2016	Base 31/12/2016 IDA	IDA 31/12/2016
Réévaluations des actifs	7 762	2 672	7 444	2 563
Subventions non imposables	5 446	1 856	5 171	1 780
Autres différences temporaires	353	122	423	146

En millions d'euros	Base 01/01/2016 IDP	IDP 01/01/2016	Base 31/12/2016 IDP	IDP 31/12/2016
Différences temporaires	160	55	168	58

IDA = impôts différés actifs.
IDP = impôts différés passifs.

Le montant lié au déficit fiscal de l'exercice s'élève à 270 millions d'euros (résultat provisoire).

Aux bornes du groupe d'intégration fiscale, le montant lié aux déficits fiscaux de l'exercice s'élève à 255 millions d'euros (chiffres provisoires).

17 Engagements financiers hors bilan

Engagements donnés	31/12/2016	31/12/2015
1. Filiales et participations		
Caution au profit de Logis-Transports	737	858
Contre garantie au profit de RATP Développement	0	20 000
Opérations de couverture de matières premières RATP Développement	17 180	10 237
2. Associations		
Caution au profit de l'IAPR	0	140
Fondation RATP	1 100	550
3. Avantages au personnel		
Prêt au personnel : caution au profit de la SBE	686	1 038
Personnel : cautions « Constructions individuelles »	161 498	187 242
Indemnités de départ à la retraite	234 424	213 600
Indemnités de décès des actifs	16 270	15 082
Allocations décès des retraités	41 526	37 590
Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités et ayants droit	296 447	244 625
Cessation anticipée d'activité	3 253	2 361
4. Opérations financières		
Cross currency swaps adossés à la dette obligataire ⁽¹⁾	574 627	699 200
Cross currency swaps adossés aux dépôts	94 975	96 241
Swaps de change adossés aux billets de trésorerie	405 997	802 172
Opérations de <i>leasehold</i> : sous-locations de trains	208 180	226 850
TOTAL	2 056 900	2 557 786

Engagements reçus	31/12/2016	31/12/2015
<i>Cross currency swaps</i> adossés à la dette obligataire ⁽¹⁾	574 627	699 200
<i>Cross currency swaps</i> adossés aux dépôts	94 975	96 241
<i>Swaps</i> de change adossés aux billets de trésorerie	405 997	802 172
Opérations de couverture de matières premières	17 100	10 237
Cautions bancaires	365 568	323 897
TOTAL	1 458 267	1 931 747

(1) La RATP a choisi de traiter les *swaps* comme des opérations classiques de prêt et d'emprunt.

Le taux d'actualisation retenu pour les avantages au personnel postérieurs à l'emploi est de 1,50 % au 31 décembre 2016, contre 2,25 % au 31 décembre 2015.

18 Opérations de locations/sous-locations de trains (*leasehold*)

18.1 OPÉRATIONS DE *LEASEHOLD* AMÉRICAIN

IMPACTS SUR LA TRÉSORERIE LORS DE LA SIGNATURE DES CONTRATS < 2002

Contrats

En milliers d'euros	
Produits de location principale	2 994 004
Charges de sous-location	2 818 747
Profits nets RATP	175 257

Ces opérations se déroulant sur une durée variable, les profits dégagés ont en conséquence été étalés en résultat exceptionnel selon la durée des contrats.

IMPACTS SUR LE BILAN AU 31 DÉCEMBRE 2016

En milliers d'euros	31/12/2016
Créances <i>lease</i>	675 164
Dettes <i>lease</i>	680 259
NPV restant à étaler	5 095
Variation de la NPV = impact résultat 2016	1 433

IMPACTS SUR LE RÉSULTAT 2016

L'incidence sur le résultat 2016 est de 1 433 millions d'euros. Les impacts sont comptabilisés en résultat exceptionnel.

En milliers d'euros	Date de signature des contrats				Total	Rappel 2015
	1997	1998	2000	2002		
Produits de location principale ⁽¹⁾	3 048	17 502	2 518	5 594	28 662	38 402
Intérêts sur les sous-loyers versés ⁽²⁾	1 760	7 864	1 797	4 698	16 119	15 923
Reprise de la charge à payer ⁽³⁾			2 515		2 515	157 475
Intérêts prépayés	1 855	1 089		393	3 337	3 490
Charges de sous-location ⁽⁴⁾	3 433	8 404	6 380	7 026	25 243	19 600
Autres produits <i>lease</i>	18	9	80	110	217	346
<i>Early buyout option</i>					0	152 525
Frais	34	19		58	111	192
Charge à payer pour coût final de résiliation ⁽³⁾	3 143	17 482		3 280	23 905	41 237
Intérêts d'emprunts			155		155	147
Résultat net	71	558	374	430	1 433	1 935

(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.

18.2 OPÉRATIONS DE LEASE SUÉDOIS

IMPACTS SUR LA TRÉSORERIE LORS DE LA SIGNATURE DES CONTRATS < 2004

Contrats

En milliers d'euros	
<i>Swedish lease</i> tranche 1 réalisée en 2002	620
<i>Swedish lease</i> tranche 1 réalisée en 2004	118
<i>Swedish lease</i> tranche 2 réalisée en 2004	1 444
PROFITS NETS RATP	2 182

IMPACT SUR LE COMPTE DE RÉSULTAT 2016

	2016
Étalement de la NPV	125

19 Opérations de crédit-bail

Deux contrats de crédit-bail immobilier sont contractés sur la base de taux variables. Ils ont fait l'objet d'une opération de couverture à taux fixe. Les chiffres présentés tiennent compte de cette couverture.

Contrats	Valeur d'origine	Durée	Valeur résiduelle au 31 décembre 2016
Philidor Maraîchers	25 308	25	17 726
Cour de Vincennes	5 335	15	0
Lagny bureaux	12 106	15	10 968

IMMOBILISATIONS EN CRÉDIT-BAIL

Postes du bilan	Coût d'entrée	Dotations aux amortissements		Valeur nette
		de l'exercice ⁽¹⁾	cumulées ⁽¹⁾	
Terrains	2 840			2 840
Constructions	39 910	1 351	18 689	21 221
Installations, matériel et outillage				
Autres immobilisations corporelles	317	53	174	144
Immobilisations en cours				
TOTAL	43 067	1 404	18 863	24 205

(1) Dotations de l'exercice et dotations cumulées qui auraient été enregistrées pour ces biens s'ils avaient été acquis par la RATP.

ENGAGEMENTS DE CRÉDIT-BAIL

Postes du bilan	Redevances payées		Redevances restant à payer			Prix d'achat résiduel
	de l'exercice	cumulées	jusqu'à 1 an	+ 1 an à 5 ans	+ 5 ans	
Terrains					2 840	0
Constructions	2 387	28 967	2 848	15 328	16 139	2 287
Installations, matériel et outillage						
Autres immobilisations corporelles	53	174	2	142		0
Immobilisations en cours						
TOTAL	2 440	29 141	2 850	15 470	18 979	2 287

20 Honoraires des commissaires aux comptes

	KPMG	Mazars
Commissariat aux comptes	254 197	258 197
Diligences/prestations directement liées		
TOTAL	254 197	258 197

21 Filiales et participations

21.1 DÉTAIL DES FILIALES

Le tableau ci-dessous fait ressortir les caractéristiques financières des sociétés dans lesquelles la participation de la RATP est supérieure à 20 % ou pour lesquelles la valeur brute des titres détenus est supérieure à 1,5 millions d'euros.

Situation au 31 décembre 2016	Capital	Capitaux propres autres que le capital	Quote-part du capital détenue par la RATP en %	Valeur comptable des titres détenus		Prêts et avances consentis par la RATP et non encore remboursés ⁽¹⁾	Cautions et avals consentis par la RATP	Chiffre d'affaires hors taxes à fin décembre 2016	Résultat prévisionnel à fin décembre 2016	Dividendes encaissés par la RATP en 2016
				Brute	Nette					
1. Filiales										
SEDP 12, avenue du Val-de- Fontenay – Le Péripôle II 94120 Fontenay-sous-Bois (Siren 380 038 687)	459	1 884	100,00	457	457	3 354		10 764	301	297
RATP Développement 54, quai de la Rapée 75599 Paris Cedex 12 (Siren 389 795 006)	347 301	16 647	100,00	359 499	359 499	128 000		46 048	2 472	4 000
Logis-Transports 158, rue de Bagnolet 75020 Paris (Siren 592 025 811)	32 640	247 852 ⁽¹⁾	99,99	33 126	33 126	0	858 ⁽¹⁾	58 683 ⁽¹⁾	10 778 ⁽¹⁾	0
Promo Métro 35, boulevard Sébastopol 75001 Paris (Siren 712 029 099)	910	2 210	100,00	2 619	2 619	0		4 469	1 024	928
RATP International 54, quai de la Rapée 75599 Paris Cedex 12 (Siren 419 997 044)	59 721	23 932	100,00	69 779	69 779	5 300		68	3 628	0
Telcité 1, avenue Montaigne 93160 Noisy-le-Grand (Siren 411 759 962)	1 525	15 767	100,00	1 524	1 524	0		20 274	5 201	5 430
2. Autres participations										
Autres				401	49					6

(1) Dernières données disponibles : 31 décembre 2015.

21.2 ÉLÉMENTS RELATIFS AUX PARTIES LIÉES

Les parties liées concernent les sociétés comprises dans l'intégration fiscale.

	31/12/2016	31/12/2015
Actif		
Immobilisations financières	617 935	599 863
Créances clients et comptes rattachés	7 991	6 535
Autres créances	21 901	3 354
TOTAL	647 828	609 752
Passif		
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	10 460	6 525
Autres dettes	16 222	1 118
TOTAL	26 682	7 643

22 Groupement d'intérêt économique

Situation au 31 décembre 2016	Quote-part participation RATP aux frais de fonctionnement
EURAILTEST 1, boulevard Saint-Martin 75003 Paris (Siren 421 526 468)	10 %
COMUTITRES 21, boulevard Haussman 75009 Paris (Siren 433 136 066)	59,5 %

23 Comptes dissociés opérateurs de transports et gestionnaire d'infrastructure

Aux termes de la loi du 3 juin 2010 sur le Grand Paris intégrée par ordonnance au Code des transports du 28 octobre 2010, la RATP tient, depuis le 1^{er} janvier 2012, des comptabilités séparées pour ses activités de gestionnaire des infrastructures métro et RER, et d'exploitant de services de transport public voyageurs. Des bilans et des comptes de résultat sont ainsi publiés pour chacune de ces activités en annexe des comptes sociaux. Sont précisés, ci-après, le périmètre de chacune des activités, les règles d'imputation des postes d'actifs et passifs et de charges et produits, et les principes fondateurs des relations financières entre ces activités.

23.1 PÉRIMÈTRES

23.1.1 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. Il réfère directement à la présidente-directrice générale.

Les fonctions support utilisées par cette activité ne sont pas comprises dans son périmètre.

23.1.2 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 19 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.

23.2.1 BILANS

23.2.1.1 Actifs immobilisés, subventions d'investissement, réévaluations légales de 1976

Les actifs immobilisés corporels et incorporels sont imputés directement conformément aux périmètres définis pour chacune des deux activités.

Tableau de synthèse de la répartition des principaux types de biens :

Biens	OT	GI
Lignes, ateliers de maintenance, postes de redressement tramway	X	
Lignes, ateliers de maintenance, postes de redressement métro		X
Lignes, ateliers de maintenance, postes de redressement RER		X
Postes de commandes centralisées		X
Centres bus	X	
Lignes de bus en site propre	X	
Gares routières	X	
Bâtiments administratifs	X	
Bâtiments sociaux	X	
Plateformes logistiques	X	
Ateliers de maintenance des infrastructures ferroviaires et attachements techniques		X
Matériel roulant voyageurs	X	
Matériel d'entretien des matériels roulant voyageurs	X	
Véhicules de maintenance métro et RER		X
Véhicules de maintenance tramway	X	

Les subventions d'investissements, écarts de réévaluation et provisions spéciales de réévaluation ont suivi l'affectation de l'actif auquel ils sont rattachés.

Les projets en cours relatifs à la construction d'extensions du réseau de transport sont portés au sein de l'Epic RATP, qui en a la charge par l'activité d'opérateur de transport public voyageurs, étant donné que le gestionnaire d'infrastructures n'a pas été doté par les textes législatifs et réglementaires le régissant de la mission de construire de nouveaux réseaux. Ces extensions de réseaux, lorsqu'il s'agit de métro et RER, une fois construites et réceptionnées conformes, sont transférées au patrimoine du gestionnaire d'infrastructures pour la part des biens qui relève de sa compétence. À la date de clôture des comptes, ces projets représentent un montant de 13,2 Millions d'euros net de subventions d'investissements.

23.2 RÈGLES D'IMPUTATION

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

23.2.1.2 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.

23.2.1.3 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.

23.2.1.4 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.

En millions d'euros		OT	GI	Epic
Actif net préalablement affecté	A	3 835	3 941	7 776
<i>Soit en %</i>		49	51	100
Endettement net	B	-2 272	-2 815	-5 087
<i>Soit en %</i>		45	55	100
Capitaux propres ⁽¹⁾	C	-1 563	-1 126	-2 689
<i>Soit en %</i>		58	42	100
Équilibre du bilan	A + B + C	0	0	0
Endettement net/Capitaux propres	B/C	1,5	2,5	1,9

(1) Il s'agit des capitaux propres hors subventions d'investissements et réévaluations légales de 1976 déjà affectés simultanément à l'affectation des immobilisations.

23.2.2 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.

23.3 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.

23.3.1 STRUCTURE DES CONVENTIONS

Ces conventions comportent :

- un volet métier : description des prestations ou des missions confiées à l'autre activité, des objectifs de performance technique et des indicateurs opérationnels associés ;
- des conditions économiques : valorisation de la convention, modalités de facturation, principe de revoyure éventuelle de la convention ;
- des modalités de gestion de la convention : *reporting*, révision de la convention, cas de litiges.

Les conventions couvrent une durée de cinq ans, mais sont revues chaque fin d'année, notamment pour réactualiser l'engagement pour l'année suivante.

23.3.2 TYPOLOGIE DES CONVENTIONS

Les conventions sont de trois types :

1. prestations correspondant à la mise à disposition par le gestionnaire d'infrastructures à l'opérateur de transport des installations et des équipements métro et RER dont il a la gestion et qui sont inscrits à son patrimoine ;
2. prestations nécessaires à l'accomplissement des missions propres à chacune des activités et qui ne sont pas réalisées en leur sein (exemples : maintenance et conduite des trains de travaux du gestionnaire d'infrastructures réalisées par l'opérateur de transport, maintenance de certaines installations du tramway appartenant à l'opérateur de transport réalisée par le gestionnaire d'infrastructures) ;
3. prestations de frais de siège comportant la refacturation au gestionnaire d'infrastructures du coût des locaux tertiaires appartenant à l'opérateur de transport et des fonctions support qui ont été maintenues dans le périmètre de l'opérateur de transport (contrôle de gestion et finances, ressources humaines, juridique, etc.).

23.3.3 VALORISATION DES CONVENTIONS

S'agissant de relations au sein d'une même entité juridique, les cessions internes sont pratiquées hors taxes (TVA).

23.3.3.1 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.

23.3.3.2 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 et réel, une correction est apportée dans les comptes semestriels et annuels.

La méthode de valorisation est définie par le département contrôle de gestion et finance de la RATP, puis déclinée dans chacun des départements de l'entreprise pour les conventions dont il est signataire en tant que fournisseur. La convention est signée des deux

parties (le département de l'opérateur de transport concerné et le gestionnaire d'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 et finance ;
- des coûts de structure d'entreprise (facturés par le biais des conventions dites « de type 3 »).

23.3.3.3 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 et finance. L'ensemble des charges nettes de produits du département, y compris coûts des locaux et conventions de type 2, en constituent l'assiette.

23.4 ÉTATS FINANCIERS DES ACTIVITÉS DE L'OPÉRATEUR ET DE GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE

23.4.1 ÉTATS FINANCIERS : BILAN ACTIF

En milliers d'euros	Opérateur de transport		Gestionnaire d'infrastructure		Epic	
	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2015
Immobilisations incorporelles	409 989	371 645	13 612	9 608	423 601	381 253
Frais de recherche et développement	159 376	166 498	0	0	159 376	166 498
Droit au bail	1 127	1 162	0	0	1 127	1 162
Autres	121 676	106 754	6 343	4 884	128 020	111 638
En cours	127 809	97 231	7 269	4 724	135 077	101 955
Immobilisations corporelles	8 513 262	7 890 811	7 365 983	7 161 383	15 879 245	15 052 194
Terrains	312 507	318 970	278 798	249 128	591 305	568 098
Constructions	1 337 849	1 374 834	4 846 268	4 782 240	6 184 117	6 157 074
Installations techniques, matériel et outillage industriel	423 095	465 174	1 349 580	1 282 048	1 772 675	1 747 221
Matériel de transport	4 458 935	4 031 268	34 353	35 591	4 493 287	4 066 858
Autres	35 588	40 343	1 512	7 187	37 100	47 530
En cours, avances et acomptes	1 945 288	1 660 223	855 472	805 190	2 800 760	2 465 413
Immobilisations financières	1 133 134	1 193 053	49	71	1 133 183	1 193 124
Participations	467 053	456 995	0	0	467 053	456 995
Créances rattachées à des participations	133 484	124 346	0	0	133 484	124 346
Autres titres immobilisés	2 227	2 293	0	0	2 227	2 293
Prêts	48 331	55 040	35	57	48 366	55 097
Autres	482 038	554 380	14	14	482 052	554 394
Actif immobilisé (I)	10 056 384	9 455 509	7 379 644	7 171 063	17 436 028	16 626 572
Stocks et en-cours	152 809	151 698	33 037	29 651	185 846	181 349
Avances et acomptes versés sur commande	286	677	121	0	407	677
Créances	1 423 914	1 287 749	125 285	81 931	1 548 975	1 369 241
Créances clients et comptes rattachés	103 914	98 839	2 043	1 018	105 956	99 857
Créances État et autres collectivités publiques	511 189	433 646	119 476	76 603	630 666	510 249
Autres	133 648	100 369	3 766	4 310	137 190	104 240
Créances <i>lease</i>	675 164	654 895	0	0	675 164	654 895
Actif financier	1 185 566	1 276 633	5	0	1 184 323	1 253 303
Valeurs mobilières de placement	980 148	1 006 827	0	0	980 148	1 006 827
Disponibilités ⁽¹⁾	205 418	269 806	5	0	204 175	246 476
Charges constatées d'avance	55 913	63 167	58	3	55 971	63 169
Actif circulant (II)	2 818 489	2 779 924	158 506	111 585	2 975 522	2 867 739
Frais d'émission d'emprunts (III)	4 709	5 781	0	0	4 709	5 781
Primes de remboursement des obligations (IV)	13 543	11 922	0	0	13 543	11 922
Écarts de conversion actif (V)	63 594	65 516	0	0	63 594	65 516
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III + IV + V)	12 956 720	12 318 651	7 538 149	7 282 647	20 493 396	19 577 529

(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.

23.4.2 ÉTATS FINANCIERS : BILAN PASSIF

En milliers d'euros	Opérateur de transport		Gestionnaire d'infrastructure		Epic	
	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2015
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition	250 700	250 700			250 700	250 700
Écarts de réévaluation	64 190	66 904	148 733	148 733	212 923	215 637
Dotation en capital	433 367	433 367	0	0	433 367	433 367
Réserves	294 699	294 699	0	0	294 699	294 699
• Réserve provenant de la cession de biens mis à disposition par le Stif et désaffectés (remploi)	184 519	184 519			184 519	184 519
• Réserve provenant de la cession de biens mis à disposition par l'État et désaffectés	136	136			136	136
• Réserve provenant de la cession de biens créés par la Régie et désaffectés (réinvestissement)	52 119	52 119			52 119	52 119
• Réserve générale	57 926	57 926			57 926	57 926
GI-OT Transfert des capitaux propres au 1 ^{er} janvier 2012	-1 125 661	-1 125 661	1 125 661	1 125 661	0	0
Report à nouveau	2 603 274	2 353 330	334 231	229 317	2 937 505	2 582 647
Résultat de l'exercice (excédent ou perte)	23 701	249 944	117 420	104 914	141 121	354 858
Provisions réglementées	42 679	3 374	414 357	372 682	457 036	376 056
Capitaux propres hors subventions d'investissements	2 586 950	2 526 658	2 140 401	1 981 306	4 727 352	4 507 964
Subventions d'investissement	3 625 417	3 131 666	2 337 233	2 314 588	5 962 650	5 446 253
Capitaux propres (I)	6 212 367	5 658 323	4 477 634	4 295 894	10 690 001	9 954 217
Provisions pour risques	115 250	97 297	1 946	3 617	117 196	100 914
Provisions pour charges	129 146	132 385	1 906	1 691	131 052	134 076
Provisions pour risques et charges (II)	244 396	229 682	3 853	5 308	248 249	234 990
Dettes financières	4 368 023	4 358 080	2 866 614	2 825 166	7 233 388	7 159 917
• Prêts de la région d'Île-de-France	228 064	249 057	0	0	228 064	249 057
• Emprunts obligataires	5 123 702	4 758 233	0	0	5 123 702	4 758 233
• GI-OT Transfert de la dette au 1 ^{er} janvier 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⁾	110 331	53 683	75 822	57 066	184 904	87 420
• GI-OT Endettement cessions internes	24 208	46 900	-24 208	-46 900	0	0
• Emprunts et dettes financières divers	1 589 337	1 938 489	0	0	1 589 337	1 938 489
• Intérêts courus non échus	107 381	126 719	0	0	107 381	126 719
Avances et acomptes reçus sur commandes en cours	941	368	0	0	941	368
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	225 299	215 547	17 214	19 299	242 513	234 846
Dettes fiscales et sociales	646 965	634 764	37 607	33 299	684 348	667 628
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	306 308	286 935	134 903	90 449	441 211	377 384
Autres dettes	157 067	154 555	325	13 232	157 392	167 782
Dettes <i>lease</i>	680 259	661 423	0	0	680 259	661 423
Produits constatés d'avance	51 495	53 420	0	0	51 495	53 420
Dettes (III)	6 436 357	6 365 092	3 056 663	2 981 445	9 490 606	9 322 768
Écarts de conversion passif (IV)	63 600	65 554	0	0	63 600	65 554
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III + IV)	12 956 720	12 318 651	7 538 149	7 282 647	20 493 396	19 577 529

(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

23.4.3 ÉTATS FINANCIERS : COMPTE DE RÉSULTAT

Compte de résultat	Opérateur de transport	Gestionnaire d'infrastructure	Neutralisation des opérations interétablissements	Epic
Produits d'exploitation	5 338 796	1 073 966	-1 093 818	5 318 943
Chiffre d'affaires	4 907 945	837 993	-1 093 818	4 652 119
Produits du transport (prestations de service)	4 342 412	0		4 342 412
Cessions internes	260 860	832 958	-1 093 818	
Produits des activités annexes	140 196	0		140 196
Prestations de services autres que les produits de transport	159 012	4 123		163 135
Ventes de produits résiduels	5 466	911		6 378
Produits divers	282 947	159 313		442 259
Production stockée	-287	578		291
Production immobilisée	108 368	153 116		261 484
Reprises sur provisions et transferts de charges	119 064	3 842		122 906
Subventions d'exploitation	1 447	0		1 447
Autres produits	54 356	1 776		56 132
Produits en atténuation des charges d'amortissements	147 904	76 660		224 564
Reprise sur provisions spéciales de réévaluation	2 886	8 239		11 125
Quote-part des subventions d'investissement virée au compte de résultat de l'exercice	145 018	68 422		213 440
Charges d'exploitation	5 174 241	830 615	-1 093 818	4 911 038
Consommations en provenance de tiers	1 850 423	327 447	-1 093 818	1 084 051
Énergie	180 734	1 066		181 800
• Énergie électrique	89 624	688		90 312
• Carburants	78 856	23		78 879
• Chauffage	12 254	355		12 609
Frais relatifs aux lignes affrétées	29 887			29 887
Charges de circulation SNCF	20 983			20 983
Matières et autres charges externes	1 618 819	326 381	-1 093 818	851 381
• Matières et fournitures diverses	177 672	25 113		202 785
• Autres charges externes	1 441 147	301 268	-1 093 818	648 596
Impôts, taxes et versements assimilés	260 013	54 435		314 448
Charges de personnel	2 416 057	125 843		2 541 900
Salaires et traitements	1 706 729	90 090		1 796 819
Charges sociales	703 512	35 753		739 265
Résultat des régimes spéciaux	5 816			5 816
Dotations aux amortissements et aux provisions	617 327	322 867		940 194
Sur immobilisations – dotations aux amortissements	541 478	319 258		860 736
Sur immobilisations – dotations aux provisions	0	0		0
Sur actif circulant – dotations aux provisions	6 930	2 783		9 714
Pour risques et charges – dotations aux provisions	68 919	825		69 744
Autres charges	30 421	24		30 445
RÉSULTAT D'EXPLOITATION (I)	164 555	243 351	0	407 905

Compte de résultat	Opérateur de transport	Gestionnaire d'infrastructure	Neutralisation des opérations interétablissements	Epic
Produits financiers	199 571	5	-87 325	112 251
De participation	10 655	0		10 655
D'autres valeurs mobilières et créances de l'actif immobilisé	1 085	0		1 086
Autres intérêts et produits assimilés	68 542	5		68 546
Cessions internes	87 325	0	-87 325	
Reprises sur provisions et transferts de charges	524	0		524
Différences positives de change	31 196	0		31 196
Produits nets sur cession de valeurs mobilières de placement	244	0		244
Charges financières	270 283	87 325	-87 325	270 283
Intérêts et charges assimilées	239 057	0		239 057
Cessions internes		87 325	-87 325	
Dotations aux amortissements et aux provisions	5 658	0		5 658
Différences négatives de changes	25 560	0		25 560
Charges nettes sur cessions de valeurs mobilières de placement	9	0		9
RÉSULTAT FINANCIER (II)	-70 712	-87 320	0	-158 032
RÉSULTAT COURANT (I + II)	93 843	156 031	0	249 873
Produits exceptionnels	31 690	25 632	0	57 322
Sur opérations de gestion	8 011	178		8 188
Sur opérations en capital	2 759	3 891		6 650
Produit <i>lease</i>	734	0		734
Autres produits exceptionnels	2 310	3		2 313
Reprises sur provisions et transferts de charges	17 876	21 560		39 437
Charges exceptionnelles	61 625	62 005	0	123 631
Sur opérations de gestion	1 837	104		1 941
Autres charges exceptionnelles	11 301	2 951		14 252
Dotations aux amortissements et aux provisions	48 488	58 950		107 438
RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	-29 936	-36 373	0	-66 309
Participation des salariés aux résultats	48 073	2 238		50 311
Impôts sur les bénéfices	-7 868	0		-7 868
TOTAL PRODUITS	5 570 057	1 099 603	-1 181 143	5 488 517
TOTAL CHARGES	5 546 356	982 183	-1 181 143	5 347 395
RÉSULTAT	23 701	117 420	0	141 121

24 Événements postérieurs à la clôture

Néant.

CONCEPTION GRAPHIQUE ET RÉALISATION



IMPRESSION

Imprimerie La Galiote – Imprimé sur papier Cocoon Offset,
papier 100% recyclé des papeteries Arjowiggins Graphic, distribué par Antalis. Mai 2017.

EN PRATIQUE

Le rapport financier & RSE est également disponible
sur le site Internet du groupe RATP.



GROUPE RATP

54, quai de la Rapée
75599 Paris cedex 12 · France
www.ratp.fr

GROUPE  RATP