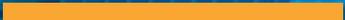


# 2011

GRUPE  RATP

RAPPORT FINANCIER



Rapport  
de gestion



Rapport  
du président



Comptes  
consolidés



Comptes  
sociaux

## ATTESTATION DES PERSONNES ASSUMANT LA RESPONSABILITÉ DU RAPPORT FINANCIER ANNUEL

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

Le président-  
directeur général

Pierre Mongin



Le directeur  
financier

Alain Le Duc



# 2

## RAPPORT DE GESTION EPIC RATP et groupe RATP

Principales évolutions de 2011

Les résultats consolidés  
au 31 décembre 2011

Les perspectives

Autres informations

# 10

## RAPPORT DU PRÉSIDENT

Introduction

Le conseil d'administration

L'organisation du dispositif  
de contrôle interne

Les procédures internes relatives  
au contrôle comptable et financier

Annexes

# 32

## COMPTES CONSOLIDÉS

Rapport des commissaires  
aux comptes

Compte de résultat consolidé  
au 31 décembre 2011

Bilan consolidé au 31 décembre 2011

Tableau des flux de trésorerie  
consolidés au 31 décembre 2011

Tableau de variation  
des capitaux propres

Annexes aux comptes  
consolidés du Groupe

# 84

## COMPTES SOCIAUX

Rapport général  
des commissaires aux comptes

Bilan

Compte de résultat

Annexes aux comptes sociaux

# Rapport de gestion

Principales évolutions de 2011	3	Les perspectives	8
Les résultats consolidés au 31 décembre 2011	4	Autres informations	9

# EPIC RATP et groupe RATP

## 1 • LES PRINCIPALES ÉVOLUTIONS DE 2011

### 1.1 Pour le transport

#### La RATP EPIC

L'année 2011 est la quatrième et dernière année de mise en œuvre du contrat STIF-RATP.

Les résultats de la RATP traduisent des effets conjoncturels favorables, mais surtout la poursuite du redressement des équilibres économiques de la RATP déjà esquissé en 2010, après une année 2009 difficile ; la RATP bénéficie sur la durée de la productivité de 1,5 % par an hors effet croissance qu'elle s'était fixée comme objectif de son plan d'entreprise.

L'excédent brut d'exploitation de l'Épic atteint 1 062 M€ en 2011 et progresse ainsi entre 2010 et 2011 de +153 M€ soit de 16,8 %.

Cette forte hausse s'explique par :

- Des effets volume prédominants pour 139 M€ principalement dus à la productivité du plan d'entreprise (49 M€), la couverture contractuelle des charges (59 M€) et les autres recettes (21 M€);
- Des effets prix pour le solde notamment dus au supplément d'indice STIF de 0,5 % par rapport à l'inflation (21 M€), ce qui compense l'effet ciseaux défavorable constaté en 2009.

Le trafic, qui avait baissé en 2009, repart en hausse sensible et progresse de 52 millions de voyages en 2011 soit 3 102 millions de voyages au périmètre du contrat STIF.

Le résultat d'exploitation (EBIT) des comptes sociaux, tenant compte des amortissements et provisions, progresse de 18 % et s'élève à 481 M€, soit +78 M€ (après correction de la RATP dans le capital de Transdev. La progression du résultat net est de 112 M€.

Le résultat net social atteint 295 M€, en réalité 252 M€ hors plus value de cession de la participation de la RATP dans le capital de Transdev. La progression du résultat net est de 112 M€.

La CAF connaît une progression de 156 M€ pour atteindre 811 M€ en 2011 contre 655 M€ en 2010.

Les investissements sont en forte hausse, ils s'élèvent à 1 499 M€ contre 1 250 M€ en 2010.

L'endettement net s'élève 5 087 M€ soit +153 M€ par rapport à l'endettement du 31 décembre 2010 (4 934 M€).

#### Le dénouement de l'opération Transdev

Suite à la signature en mai 2010 de l'accord avec Veolia Environnement et la caisse des Dépôts matérialisant la sortie de la RATP du capital de Transdev et à la levée de l'ensemble des conditions suspensives fin 2010, les opérations ont pu être finalisées le 3 mars 2011. La RATP est ainsi sortie du capital de Transdev en contrepartie d'actifs français et internationaux reçus de Veolia Transports et de Transdev. La RATP a apporté à son tour ces actifs à RATP Développement (RATP Dev) par augmentation de capital. La levée de la condition suspensive de l'autorité française de la concurrence fin 2010 a conduit néanmoins le groupe RATP à considérer qu'il prenait le contrôle de ces sociétés à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011 en amont de la date de finalisation juridique des opérations.

Les nouveaux actifs se situent en Angleterre (Londres et Bournemouth), en Italie, en France (urbain et interurbain dans le Centre, l'Est et la Haute-Savoie) et en Suisse. Toutefois, RATP Dev a renoncé à exploiter le réseau de Gênes compte tenu de la situation locale et de la perspective d'un déséquilibre économique persistant du réseau. Afin de sauvegarder l'investissement réalisé pour la prise de participation, RATP Dev a donc exercé son droit de sortie du capital.

Les comptes sont fortement impactés par cet échange d'actifs.

Ils intègrent tout d'abord la plus-value de cession chez RATP des titres de Financière Transdev, ainsi que la plus-value de cession chez RATP Dev des anciens actifs communs cédés à Veolia-Transdev nette des frais d'intégration des nouveaux actifs.

En effet RATP Dev a procédé sur 2010 et 2011 à la réorganisation nécessaire au pilotage de son portefeuille d'actifs par la création des business units France, Europe du Nord et International, la création et la structuration des *holdings* pays en Italie et au Royaume Uni, le renforcement des fonctions centrales et l'adaptation de sa gouvernance. De même, RATP Dev SA a engagé des dépenses pour réussir l'intégration technique et opérationnelle des nouvelles filiales.

Les comptes intègrent également les résultats sur 12 mois des sociétés, à l'exception de l'actif anglais London United Buses (LUB, 11 mois). Le chiffre d'affaires de ces nouvelles filiales est de 253 M€.

Les performances de ces actifs, variables, avaient été globalement anticipées soit au travers de leur valorisation (Suisse, 3 actifs français), soit au travers du contexte local (conséquences du plan de rigueur sur les réseaux italiens, pression sur la rémunération variable de LUB).

#### Les autres évolutions en France

Un niveau d'activité en nette progression par rapport à 2010 (hors nouvelles filiales), grâce aux opérations de croissance 2010 (Dunois et Flexicité 95), et à une forte croissance organique malgré le démarrage plus lent de la filiale IXXI en lien avec des reports de projets de la RATP.

Un environnement plus difficile compte tenu de la forte hausse du coût du gazole, des mesures du plan de rigueur comme la baisse des aides dites Fillon sur les salaires et des durcissements des conditions économiques des contrats.

La réponse à de nombreux appels d'offres en France pour les réseaux de Creil, Perpignan, Chambéry, Charleville-Mézières et Amiens et le renouvellement de Bourges et des contrats scolaires en Île-de-France ; RATP Dev a gagné 2 contrats de 5 ans à compter de 2012, le réseau urbain de Charleville-Mézières et l'exploitation de deux lignes d'autocars express pour le compte du STIF.

#### Les autres évolutions à l'international

Une bonne résistance des activités « historiques » en Italie malgré la réduction drastique des subventions d'exploitation dans le cadre des plans de rigueur successifs, principalement grâce à la mise en service réussie du tramway de Florence.

Le succès confirmé de l'Afrique du Sud, avec l'ouverture du second tronçon début août permettant l'exploitation de la ligne Johannesburg - Pretoria.

Au Royaume-Uni, l'acquisition en février de Bathbus, société exploitant des réseaux touristiques à l'image de l'Open Tour à Paris et en août de Metrolink, société exploitant et maintenant le réseau de tramway de Manchester (4 lignes et 40 km).

Une nouvelle mobilisation du savoir-faire du groupe pour la mise en service des lignes de bus à Macao et du métro d'Alger. À l'issue de la marche à blanc, la ligne de 9,5 km a été ouverte aux voyageurs le 1<sup>er</sup> novembre.

Des acquisitions à l'étude dans les zones d'implantation de RATP Dev et la réponse aux appels d'offre de Casablanca (tramway), Hyderabad (métro) et Jersey (bus) ainsi que les succès de Mac Donald qui compensent un important contrat perdu en 2010.

## 1.2 Pour l'ingénierie

#### La refondation de Systra

Le 30 juin 2011, la RATP et la SNCF ont abouti à un accord visant à développer l'ingénierie du transport autour de leur filiale commune Systra. Cette refondation de Systra a consisté à lui apporter les filiales propres d'ingénierie des deux entreprises (Xelis pour la RATP et Inexia pour la SNCF) et faire évoluer la gouvernance du Groupe.

À cette même date, la RATP et la SNCF ont apporté 49 % de Xelis et d'Inexia contre des titres Systra.

Ces apports sont concomitants à la nouvelle gouvernance qui passe par la fin du contrôle conjoint RATP – SNCF (disparition de Financière Systra) et le transfert du contrôle exclusif de Xelis et d'Inexia à Systra dès cette première phase.

Suite à ces apports et à des opérations de rééquilibrage permettant le maintien de la parité des deux actionnaires dans le capital de Systra, la RATP et la SNCF détiennent désormais chacune 39,66 % de Systra, contre 35,85 % avant cette opération.

L'intégration complète de Xelis et Inexia est intervenue le 3 janvier 2012, par apport des titres résiduels.

Cela aboutit ainsi à compter du 30 juin 2011 à mettre en équivalence Systra et Xelis dans les comptes du groupe RATP.

Ce changement de méthode de consolidation se traduit enfin, en application de la norme IAS31, par un impact positif de 45 M€ dans le résultat consolidé du groupe RATP : en effet, la part détenue par le groupe dans les 2 sociétés Systra et Xelis est désormais évaluée à sa juste valeur.

#### Affaires et Résultats de l'Ingénierie

Systra a su maintenir un niveau d'activité quasi-stable par rapport à 2010 grâce à des relais de croissance au Maghreb, au contrat Crossrail au Royaume-Uni ou encore les projets grande vitesse en Europe orientale ou tramways en France.

Si Xelis et Inexia affichent des résultats satisfaisants supérieurs aux attentes, Systra conjugue plusieurs facteurs défavorables comme l'effet change, l'arrivée à terme de contrats à fortes marges et la restructuration de deux de ses filiales, victimes de la crise économique.

De même, le nouveau Systra a enregistré en 2011 et enregistrera en 2012 les coûts d'intégration de l'opération (notamment coûts liés à l'emménagement sur un site unique fin 2012) et l'effet comptable de l'allocation du prix d'acquisition.

En ce qui concerne la valorisation des espaces du réseau, on note d'une manière générale, la poursuite de la dynamisation du réseau (nouveau contrat avec Relay, poursuite de l'implantation de nouvelles enseignes et de nouveaux services).

## 2 • LES RÉSULTATS CONSOLIDÉS AU 31 DÉCEMBRE 2011

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

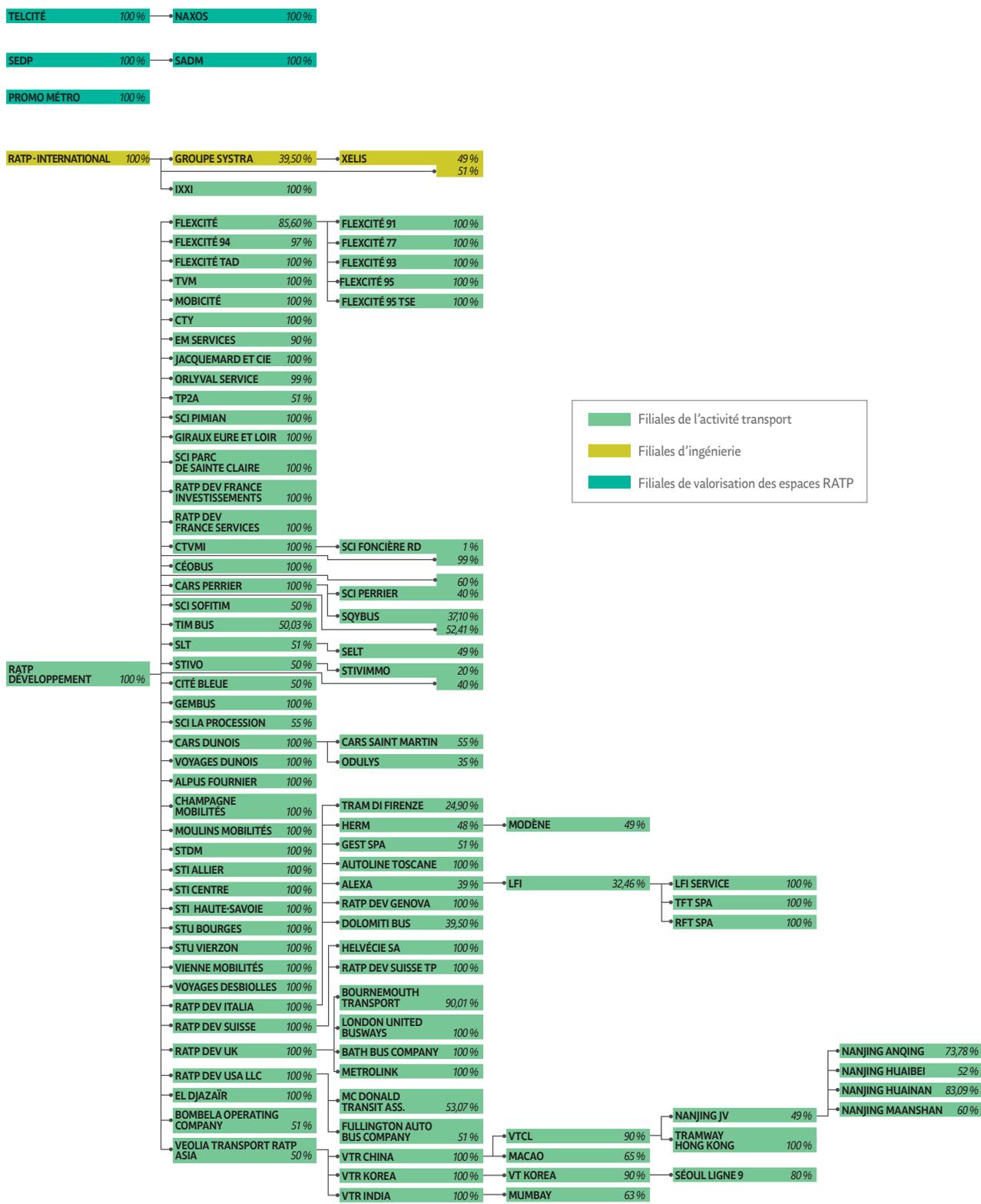
- Le chiffre d'affaires, en progression de 9 % par rapport au 31 décembre 2010 ;
- Le résultat opérationnel, en progression de 36 % par rapport à 2010, fortement impacté par le résultat du dénouement des opérations Transdev et Systra, qui explique la moitié de la hausse ;
- Le résultat net part du groupe, d'un montant de 337 M€, en hausse de 151 M€ ;
- Les capitaux propres part du groupe, en progression de près de 309 M€ ;
- Et l'endettement net, en hausse de 124 M€ par rapport à fin 2010.

# Organigramme du groupe RATP

VALORISATION DES ESPACES RATP

INGÉNIERIE

TRANSPORT



Filiales de l'activité transport  
 Filiales d'ingénierie  
 Filiales de valorisation des espaces RATP

Les investissements du Groupe s'inscrivent en hausse de 19 % et s'établissent à 1 499 M€, répartis à 97 % sur la RATP et 3 % sur les filiales.

D'une façon générale, on observe que la part de la RATP dans les indicateurs reste prépondérante mais l'activité des filiales réalise un bond de près de 14 % par rapport à celle du groupe. Ce poids est ramené à 12 % en retraçant totalement l'ingénierie (déconsolidation du chiffre d'affaires à compter du 30 juin 2011).

## 2.1 Chiffre d'affaires consolidé

La contribution de la RATP s'établit en hausse de près de 4 % qui traduit principalement l'actualisation de la rémunération versée par le STIF.

Cette évolution résulte pour l'essentiel :

- De l'indexation de la rémunération de la RATP (indice STIF) : +2,6 % ;
- De l'accroissement de l'offre STIF (complément en année pleine) : +0,2 % ;
- De la couverture contractuelle par le STIF des coûts de fonctionnement et charges de capital prévues au contrat +1,4 % ;
- De divers autres facteurs globalement à la baisse : -0,2 %.

Le chiffre d'affaires comprend les produits du contrat (recettes voyageurs et concours du STIF) pour 4 034 M€ ainsi que 320 M€ d'autres recettes.

Les recettes voyageurs à 2 139 M€ augmentent de +4,6 % dont +3,6 % d'impact de hausse tarifaire. Les contributions du STIF s'élèvent à 1 895 M€.

La contribution au chiffre d'affaires consolidé des filiales augmente beaucoup plus vite, soit 60 % entre 2010 et 2011, du fait notamment des filiales transport :

- L'entrée dans le périmètre des nouvelles filiales suite au dénouement de l'opération Transdev, 253 M€, dont près de 181 M€ au Royaume-Uni ;
- L'effet année pleine des mises en service 2010 en Afrique du Sud et à Florence, ainsi que celles de 2011 (nouveau tronçon en Afrique du Sud, autobus de Macao et métro d'Alger) ;
- L'effet du développement de fin 2010 (acquisition de Dunois, gain de Flexicité 95) ;
- L'acquisition cette année de Bath Bus Company et de Metrolink pour l'Angleterre.

Les sociétés du pôle valorisation progressent encore sur un rythme élevé de 5,5 %.

L'activité du pôle ingénierie est celle arrêtée au 1<sup>er</sup> semestre, avant la déconsolidation du nouveau Systra dans le chiffre d'affaires du groupe RATP.

Au total, la part des filiales dans le total du chiffre d'affaires passe ainsi de 9,2 % à 13,6 %. Pro forma hors ingénierie, l'activité des filiales est plus que doublée et la part dans le groupe RATP progresse de 8 % en 2010 à 12 % en 2011.

Chiffre d'affaires en millions d'€	2010		2011		Variation En %
	Montant	Part en %	Montant	Part en %	
<b>TRANSPORT</b>	4 398,0	96,2	4 873,8	97,8	11
<b>EPIC RATP (a)</b>	4 147,4	90,8	4 305,9	86,4	4
RATP Développement et IXXI	250,5	5,5	567,9	11,4	127
Dont nouvelles filiales jazz			253,1	5,1	
<b>INGÉNIERIE (Systra et Xelis)</b>	131,3	2,9	65,9	1,3	-50
<b>VALORISATION DES ESPACES</b>	40,8	0,9	42,8	0,9	5
• Promo Métro	20,1	0,4	21,3	0,4	6
• Télécommunications	19,2	0,4	20,2	0,4	5
• Immobilier	1,6	0,0	1,4	0,0	-12
<b>Groupe RATP (b)</b>	<b>4 570,1</b>	<b>100</b>	<b>4 982,5</b>	<b>100</b>	<b>9</b>
<b>Contribution des filiales (b-a)</b>	<b>422,7</b>	<b>9,2</b>	<b>676,6</b>	<b>13,6</b>	<b>60</b>

## 2.2 Résultat opérationnel (Ebit)

Le résultat opérationnel progresse de plus de 146 M€.

La contribution de la RATP est en forte hausse de 97 M€. Il s'agit du résultat combiné de l'actualisation des contributions définies par le contrat STIF, de la productivité et de la maîtrise des charges. Les amortissements ne sont que légèrement supérieurs au niveau de 2010, les mises en services les plus significatives ayant été réalisées en fin d'année. La rentabilité de la RATP progresse ainsi de deux points, la progression étant identique, en retraçant des facteurs non récurrents (reprise nette de provision fiscale de 2010 et plus-value Transdev de 2011).

La contribution au résultat opérationnel des filiales passe de 21,5 M€ à 70,5 M€, soit +49 M€, ce qui correspond au montant des produits directement issus du dénouement Transdev et Systra.

Ebit en millions d'€	2010	2011	Variation
<b>TRANSPORT</b>	399,8	506,1	106,4
<b>EPIC RATP (a)</b>	391,4	488,8	97,4
RATP Développement, RATPI et IXXI	8,3	17,3	9,0
<b>INGÉNIERIE (Systra et Xelis)</b>	8,3	47,9	39,6
<b>VALORISATION DES ESPACES</b>	4,9	5,6	0,8
• Promo Métro	0,6	0,8	0,2
• Télécommunications	3,9	4,1	0,2
• Immobilier	0,4	0,8	0,4
<b>Groupe RATP (b)</b>	<b>412,9</b>	<b>559,7</b>	<b>146,7</b>
<b>Contribution des Filiales (b-a)</b>	<b>21,5</b>	<b>70,9</b>	<b>49,5</b>

Le pôle transport enregistre en effet une plus-value des actifs cédés à Veolia – Transdev, à diminuer toutefois des frais d'intégration non récurrents des actifs reçus. La contribution de ces nouvelles filiales est impactée par les zones déficitaires sur le tourisme en Suisse et en Italie. RATP Développement a mis en place des plans d'actions pour augmenter la rentabilité opérationnelle de ses nouveaux actifs.

Par ailleurs, les mises en services importantes et successives sur 2010 et 2011 modifient le profil économique d'ensemble, les phases d'exploitation enregistrant des taux de rentabilité plus faible, par le simple effet volume. La mise en exploitation de Macao est de plus déficitaire sur 2011.

S'agissant des autres sociétés, les activités Île-de-France principalement souffrent du contexte économique (hausse du gasoil, baisse des aides Fillon) et contractuel contraint (Flexcité). La progression générale des autres activités compense toutefois cette dégradation.

Le pôle ingénierie bénéficie de l'effet de la mise à la juste valeur des actifs Systra et Xelis pour 45 M€. Une fois retraité de ce produit, le résultat opérationnel est mécaniquement orienté à la baisse car il n'enregistre que le seul résultat du premier semestre. La comparaison n'est donc pas pertinente. On rappellera en outre que Systra a enregistré dès le premier semestre des régularisations défavorables de contrats importants et la restructuration des filiales MVA et Sotec.

Les filiales de Valorisation des Espaces sont en progression grâce à un bon niveau d'activité.

### 2.3 Résultat net consolidé

Le résultat net part Groupe au 31 décembre 2011, se compare ainsi à fin décembre 2010 :

Résultat net en millions d'€	2010	2011	Variation
<b>TRANSPORT</b>	176,8	287,2	110,4
<b>EPIC RATP (a)</b>	176,3	277,5	101,2
RATP Développement, RATPI et IXXI	0,5	9,8	9,2
<b>INGÉNIERIE</b> (Systra et Xelis)	6,1	45,9	39,9
<b>VALORISATION DES ESPACES</b>	3,3	4,1	0,8
• Promo Métro	0,5	0,7	0,2
• Télécommunications	2,6	2,9	0,3
• Immobilier	0,3	0,5	0,3
<b>Groupe EPIC RATP (b)</b>	<b>186,2</b>	<b>337,3</b>	<b>151,1</b>
<b>Contribution des Filiales (b-a)</b>	<b>9,9</b>	<b>59,8</b>	<b>49,9</b>

Le résultat consolidé part du Groupe progresse de 186 M€ en 2010, à 337 M€ en 2011.

La contribution de la RATP est en hausse de 101 M€. La progression est rehaussée compte tenu de la baisse des frais financiers.

La contribution des filiales passe de 9,9 M€ à 59,8 M€, soit +50 M€. Le passage du résultat opérationnel au résultat net part du Groupe ne modifie guère les écarts. La progression des charges financières est ainsi compen-

sée par le moindre résultat dévolu aux intérêts minoritaires (Ingénierie et Afrique du Sud).

En ce qui concerne l'ingénierie, les comptes du groupe enregistrent en quote-part de résultat mis en équivalence la contribution du nouveau Systra (Systra-Inexia-Xelis) sur le second semestre. D'une manière générale, le second semestre a enregistré une activité plus forte et des régularisations favorables sur d'autres contrats que ceux dégradés lors du 1<sup>er</sup> semestre. Les résultats de Inexia et de Xelis sont conformes voire supérieurs aux attentes.

La contribution globale de l'ingénierie hors produit du nouveau Systra demeure inférieure à 2010, comme attendu, du fait de l'arrivée à terme de contrats importants fortement rémunérateurs, et compte tenu des frais d'intégration des trois entités, dépenses qui se poursuivront en 2012. De même l'allocation du prix d'acquisition issue de l'opération doit impacter sensiblement la contribution, notamment sur les mêmes exercices 2011 et 2012.

### 2.4 Capitaux propres consolidés

L'évolution des capitaux propres consolidés entre 2010 et 2011 s'analyse comme suit :

Capitaux propres en millions d'€	2010	2011	Variation
<b>TRANSPORT</b>	2 527,6	2 793,4	265,7
<b>EPIC RATP (a)</b>	2 524,6	2 783,4	258,7
RATP Développement, RATPI et IXXI	-5,5	10,0	15,5
Transdev	8,5	0,0	-8,5
<b>INGÉNIERIE</b> (Systra et Xelis)	17,8	59,1	41,3
<b>VALORISATION DES ESPACES</b>	21,7	23,6	1,9
• Promo Métro	1,4	1,5	0,1
• Télécommunications	18,8	20,0	1,2
• Immobilier	1,5	2,1	0,5
<b>Groupe RATP (b)</b>	<b>2 567,2</b>	<b>2 876,1</b>	<b>308,9</b>
<b>Contribution des Filiales (b-a)</b>	<b>42,6</b>	<b>92,8</b>	<b>50,2</b>

Globalement le montant total des capitaux propres consolidés part du groupe passe de 2 567 M€ à 2 876 M€, soit une augmentation de 309 M€ dont 259 M€ pour la RATP et 50 M€ pour les filiales.

Les capitaux propres de la RATP enregistrent le résultat de l'exercice, et en sens contraire, l'effet de la baisse du taux d'actualisation de 4 % à 3,5 % sur les engagements envers le personnel.

En ce qui concerne les filiales, on relève notamment :

- L'apport déficitaire des filiales de transport qui enregistre à la fois la sortie de Transdev et l'impact défavorable des pertes cumulées des nouvelles filiales de RATP Dev hors Angleterre ;
- Un apport en très forte progression de l'ingénierie, du fait de la mise à la juste valeur des actifs ;
- Un apport globalement stable des filiales de valorisation, qui distribuent l'essentiel de leur résultat à la RATP.

## 2.5 L'endettement net consolidé

L'évolution de l'endettement net consolidé entre le 31 décembre 2010 et le 31 décembre 2011 se présente comme suit :

Capitaux propres en millions d'€	2010	2011	Variation
Endettement net social EPIC RATP	4 933,7	5 087,6	153,9
Crédit-bail RATP et autres retraitements	27,9	13,4	-14,5
Impact IAS 39	-69,0	-83,0	-14,0
<b>Endettement net EPIC RATP (yc Crédit-bail)</b>	<b>4 892,6</b>	<b>5 018,0</b>	<b>125,4</b>
Endettement net des filiales du Transport	-13,6	-21,4	-7,8
Endettement net Transport	4 879,0	4 996,6	117,6
Endettement net Ingénierie	-9,8	0,0	9,8
Endettement net Valorisation des espaces	-15,9	-19,6	-3,7
<b>Endettement net consolidé groupe RATP</b>	<b>4 853,3</b>	<b>4 977,0</b>	<b>123,7</b>
<b>Endettement net des filiales</b>	<b>-39,3</b>	<b>-41,0</b>	<b>-1,7</b>

La hausse de l'endettement net consolidé entre 2010 et 2011 provient de la RATP.

L'EPIC enregistre une progression très nette de sa capacité d'autofinancement et comble à fin d'année la quasi-intégralité de l'effet défavorable du besoin en fonds de roulement constaté au 30 juin 2011, les règles de financement encore en cours conduisent à une nouvelle augmentation de la dette de 153 M€ pour une dette de 5 087 M€ à fin 2011.

La RATP investit effectivement un nouveau montant record d'investissements au titre des matériels roulants, non subventionnés à la différence des autres réseaux, et de la réalisation des contrats de projet État-Région.

Les filiales contribuent pour leur part à un désendettement, car elles présentent une trésorerie nette positive.

On notera toutefois de profondes transformations selon les contributeurs.

Le pôle transport enregistre une trésorerie temporairement excédentaire du fait de RATP International (dénouement des opérations financières sur Systra en 2012). RATP Développement a dorénavant un endettement net positif. D'une manière générale, l'endettement a progressé en lien avec l'augmentation de la flotte de RATP Développement, renforcée par l'ouverture du réseau de Macao. L'apport de *cash* issu des nouvelles filiales notamment britanniques a été en partie mobilisé pour les acquisitions de l'exercice.

Le pôle des sociétés de valorisation contribue au désendettement du Groupe.

*A contrario*, la sortie de l'ingénierie au 30 juin du fait de la mise en équivalence de Systra augmente mécaniquement l'endettement du Groupe.

On notera au final que l'insuffisance de couverture\* de la capacité d'autofinancement par rapport aux investissements se réduit de manière considérable, passant de 73 à 84 % entre 2010 et 2011, pour un investissement groupe de 1 499 M€.

\*Calcul sur la base des investissements nets de subventions.

## 2.6 Les investissements

Les investissements du groupe RATP s'élèvent à 1 499 M€.

Les investissements totaux de l'EPIC s'élèvent à 1 480 M€ dont :

- 738 M€ pour l'augmentation de capacité de transport ;
- 663 M€ pour le programme interne ;
- 39 M€ pour les opérations « hors programme » financées pour l'essentiel par le STIF et par la Région d'Île-de-France ;
- 40 M€ d'investissements hors périmètre du Contrat STIF.

En termes d'augmentation de capacité de transport, on note :

- 434 M€ d'investissements pour des travaux d'infrastructures sur des opérations du Contrat de plan et de projets État-Région. L'année 2011 voit la continuation du développement de l'ensemble des projets du contrat de plan et de projets ;
- 304 M€ d'investissements pour les matériels roulants liés aux opérations d'augmentation de capacité de transport dont près de 206 M€ pour le matériel roulant MI09 de la ligne A du Réseau Express Régional.

## 3 • LES PERSPECTIVES

L'année 2012 est la première année d'un nouveau contrat entre le STIF et la RATP sous un nouveau contexte juridique (loi ORTF). Ce contrat a été signé le 16 mars 2012.

Ce nouveau contrat intègre deux changements majeurs de la loi ORTF :

- Les droits d'exploitation des lignes ont une durée limitée en vue de mises en concurrence ;
- La qualité de gestionnaire d'infrastructure, non soumis à concurrence, est reconnue à la RATP qui doit séparer comptablement cette activité de celle d'opérateur de transport détenteur de droits de lignes.

Dans ce contexte, la performance économique reste prioritaire, en 2012, l'entreprise s'engage à réaliser 1,3 % de productivité physique. La croissance du chiffre d'affaires doit excéder la hausse limitée des charges ce qui permet d'améliorer l'excédent brut d'exploitation et la CAF.

Cette progression qui traduit les efforts de l'ensemble des acteurs est indispensable pour financer la forte croissance des investissements sans faire progresser la dette.

Le 3 janvier 2012, les groupes RATP et SNCF ont apporté le solde de leur participation dans Xelis et Inexia. L'ensemble Systra est détenu depuis cette date à 41,92 % par le groupe RATP et reste consolidé par mise en équivalence.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2012, RATP Développement a commencé l'exploitation de ses 2 nouveaux contrats, en Île-de-France pour l'exploitation de 2 lignes express sur l'autoroute A14, et le réseau urbain de Charleville-Mézières.

Les filiales transport devraient connaître une nouvelle progression sensible de leur activité du fait des mises en service et des acquisitions récentes. Leur performance financière sera encore suivie à l'aune des plans de consolidation budgétaire des pays occidentaux touchant à des degrés divers les équilibres des contrats.

## 4 • AUTRES INFORMATIONS

### 4.1 Modalités de recours aux instruments financiers

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

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

La RATP dispose d'un programme de billets de trésorerie de 2 000 M€ pour gérer son risque de liquidité et de trésorerie. Elle se constitue un encours de placements liquides au quotidien, en respectant les contraintes 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 Tableau des résultats consolidés depuis 2006

Année	Résultat net part du Groupe
2006	49,2
2007	112,1
2008	141,3
2009	182,8
2010	186,2
2011	337,3

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

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

Dettes fournisseurs en k€	2010	2011
<b>Factures échues</b>	<b>20 977,67</b>	<b>11 766,00</b>
>60 jours	5 307,53	3 891,86
de 31 à 60 jours	2 304,56	3 999,33
de 1 à 30 jours	13 365,58	3 874,81
<b>Factures non échues</b>	<b>133 019,69</b>	<b>210 553,53</b>
de 0 à 30 jours	111 075,46	166 593,40
de 31 à 60 jours	15 454,51	43 960,13
>60 jours	6 489,72	0,00

### 4.4 Conséquences sociales et environnementales de l'activité

Ces informations sont présentées dans le rapport sur le développement durable.



# Rapport du Président

Sur les conditions de préparation et d'organisation des travaux  
du conseil d'administration et sur les procédures de contrôle  
interne au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2011

Introduction	11		
Le conseil d'administration	11	Les procédures internes relatives au contrôle comptable et financier	19
L'organisation du dispositif de contrôle interne	13	Annexes	20

# Introduction

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

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

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

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

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

Les cinq composantes du dispositif de contrôle interne sont les suivantes :

- L'environnement du contrôle interne ;
- L'évaluation des risques ;
- La communication et la diffusion des informations ;
- Les activités de contrôle ;
- Les activités de pilotage.

Le conseil d'administration est 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 2011. Sont ensuite précisées l'organisation du dispositif de contrôle interne (deuxième partie) et les activités de contrôle et de pilotage contribuant à garantir la fiabilité de l'information comptable et financière (troisième partie).

Le présent rapport a été présenté au comité d'audit dans sa séance du 28 mars 2012. Compte tenu de l'évolution législative intervenue en 2008, il a été approuvé par une délibération du conseil d'administration de l'entreprise<sup>1</sup> du 13 avril 2012.

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

## 1 • LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

### 1.1 Le fonctionnement du conseil

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 1.2 Les éléments marquants des travaux du conseil en 2011

### 1.2.1 LA SÉPARATION DES COMPTES ENTRE LE GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURES ET L'OPÉRATEUR DE TRANSPORT, ÉLÉMENT CENTRAL DES TRAVAUX DU CONSEIL

Le conseil a été régulièrement informé de l'avancement des travaux devant conduire à la séparation des comptes du gestionnaire d'infrastructures (GI) et de l'opérateur de transport (OT) au 1<sup>er</sup> janvier 2012, conformément aux dispositions des lois ORTF et du Grand Paris.

Ce dossier a fait l'objet d'un point d'avancement en commission économique du conseil en mars 2011, puis les enjeux de cette séparation ont été examinés dans le cadre d'un débat stratégique lors de la séance de mai 2011. Le président a dirigé le 5 mai 2011 une séance du groupe de travail «Soutenabilité financière de l'Entreprise» consacrée à la séparation des comptes du GI et de l'OT et aux équilibres à l'horizon 2020. Le conseil a examiné, lors de la séance du 1<sup>er</sup> juillet, les aspects comptables et budgétaires relatifs au projet de mise en place du département GI. Un système de conventions entre l'OT et le GI a été préparé de façon à éviter toute subvention croisée.

Un comité d'audit exceptionnel réuni le 28 septembre 2011 a été consacré à la présentation des éléments arrêtés entre l'État et la RATP, qui ont eux-mêmes fait l'objet d'une présentation aux membres du conseil le 30 septembre lors d'une séance d'information spéciale, avant d'être rapportés à la séance du conseil du 14 octobre.

Enfin, le conseil a, pour la première fois, examiné le budget séparé 2012 du GI et de l'OT dans le cadre de l'approbation des budgets 2012 d'exploitation et d'investissement lors de la séance du 2 décembre 2011.

### 1.2.2 UNE ÉVOLUTION MAJEURE DE LA GOUVERNANCE DU CONSEIL : L'EXAMEN DES SCHÉMAS DIRECTEURS D'INVESTISSEMENT DANS LE CADRE DE LA NOUVELLE GOUVERNANCE DES INVESTISSEMENTS

Dans le cadre de l'évolution de la gouvernance du conseil faisant suite à la mission d'évaluation de ses travaux en 2009 et de l'application de ses recommandations, le conseil a adopté en janvier 2011 une évolution majeure de sa gouvernance. Il a été décidé que le conseil examinerait et approuverait les programmes d'investissement sectoriels long terme appelés schémas directeurs d'investissement.

Cette approche novatrice témoigne pleinement de la démarche de modernisation de la RATP et permet, dans les choix d'investissements, d'adopter une vision stratégique et optimisée. Le conseil a ainsi examiné le 1<sup>er</sup> juillet une contribution aux schémas directeurs des investissements relatifs aux matériels roulants ferroviaires et aux systèmes de transport métro. Le schéma directeur des systèmes d'information a été examiné lors de la séance du 31 août 2011, les schémas directeurs relatifs à la politique immobilière et foncière ainsi qu'au matériel roulant bus lors de la séance du 14 octobre 2011 et les schémas directeurs relatifs aux infrastructures de transport et aux systèmes de transport du RER à la séance du 2 décembre 2011.

Lors de la séance du 28 janvier 2011, le conseil a élevé de 15 à 60 M€ le seuil des marchés de sa compétence et a adopté, pour les marchés compris entre 5 et 60 M€, un droit d'évocation dévolu aux membres de la commission de la modernisation technique et technologique et du transport, tout en décidant d'examiner la politique des achats à un rythme semestriel.

### 1.2.3 UN SUIVI EXIGEANT ET PLUS RÉGULIER DE LA POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT

Le conseil a validé en 2011 les dispositions qui lui ont été présentées permettant de mettre le Groupe en ordre de marche, tant dans le domaine du développement externe que de l'ingénierie.

Selon les règles de la nouvelle gouvernance, le conseil a examiné à trois reprises en 2011 le rapport trimestriel d'entreprise de RATP Développement.

À la suite de la sortie de la RATP du capital de Transdev, le comité d'audit a examiné le 8 juin l'impact de cette opération dans les comptes du groupe RATP au 30 juin 2011, le conseil a examiné et débattu en juillet, puis approuvé lors de la séance du 31 août le nouveau PMT 2012-2016 de RATP Développement. En juillet, le conseil a également examiné le budget 2011 estimé 1 de RATP développement, ainsi que les perspectives des autres filiales.

Lors de la séance du 11 mars, le conseil a validé l'évolution de l'organisation de Systra, de Xelis et d'Inexia proposée par le président, en approuvant l'augmentation de capital de RATP pour l'apport de Xelis à Systra. Le président a tenu le conseil régulièrement informé des étapes de la mise en place de cette nouvelle organisation.

## 1.2.4 LA MAÎTRISE DES ÉLÉMENTS FINANCIERS

Le conseil a arrêté les comptes de l'année 2010 lors de la séance du 11 mars, et puis examiné et arrêté, dans les deux mois suivant la fin de l'exercice le bilan au 30 juin 2010, le compte de résultats semestriels au 30 juin 2011 et les comptes consolidés au 30 juin 2011. Suite à l'accord intervenu entre le STIF et la RATP concernant le financement du matériel roulant de la RATP, le conseil a adopté lors de la séance du 1<sup>er</sup> juillet une délibération relative à des contrats de crédit-bail optimisés pour le financement de l'acquisition de rames de tramway pour un montant de 452 M€.

Le conseil du 14 octobre a examiné l'accord entre le STIF et la RATP sur les modalités d'information et de décision entre le STIF et la RATP pour ce qui concerne les matériels roulants et matériels d'entretien associés.

Le conseil, lors de sa séance de janvier 2011, a examiné la démarche de management global des risques du groupe RATP.

Le comité d'audit a conduit ses travaux en validant la construction des comptes annuels et semestriels consolidés, en examinant les risques relatifs aux filiales, contribuant ainsi à assurer la sécurité financière de l'entreprise. Le comité d'audit a par ailleurs poursuivi ses travaux concernant le bilan des audits réalisés en 2011 par l'inspection générale/audit interne et examiné le plan d'audit des commissaires aux comptes sur le contrôle interne, puis entendu leur compte rendu.

## 1.2.5 LA POLITIQUE DU SERVICE DES CLIENTS AU CENTRE DES PRÉOCCUPATIONS DU CONSEIL

Le conseil a examiné tout au long de l'année les éléments constitutifs de la qualité du service offert aux voyageurs.

Le conseil a poursuivi l'examen trimestriel et l'analyse du contrat STIF-RATP 2008-2011 :

- En décidant, en janvier 2011, que le suivi de ce contrat s'effectuerait dans le cadre d'une commission unique, la Commission de l'innovation et du service aux clients (CISC) ;
- En accordant une attention particulière aux indicateurs qualité, au sein de la Commission de l'innovation et du service aux clients (CISC), ainsi qu'à l'évolution du trafic et des recettes ;
- En réalisant le suivi des éléments économiques de la négociation du nouveau contrat dans le cadre de la commission économique et stratégique.

Le conseil a étudié le dossier «Ambition clients», démarche de service multimodal et intégré, lors de la séance de janvier 2011, et approuvé le réaménagement du pôle RER de Châtelet-les-Halles. Lors du conseil de décembre, un point d'avancement du Plan d'entreprise «Ambition 2012» a été présenté. Des innovations de service, telle que la vente à distance par le canal internet et le canal cartes bancaires, ont été présentées au conseil du 1<sup>er</sup> juillet.

## 1.2.6 LA MAÎTRISE TECHNOLOGIQUE AU SERVICE DU CLIENT

Le conseil a examiné de nombreux sujets relatifs à modernisation technique et à la maîtrise technologique au service des voyageurs, notamment le dossier OCTYS, en janvier 2011.

Des marchés techniques et de prestations importants, concourant au bon fonctionnement des réseaux et assurant sa maintenance, ont été approuvés par le conseil, tel les marchés de fourniture de tramways à roulement fer pour les lignes T7 et T8 et de maintenance des installations de signalisation du métro et du tramway en janvier 2011. Comme chaque année, le conseil a examiné, lors de la séance du 11 mars, le bilan de la politique des achats 2010 et, lors de la séance du 14 octobre, un bilan semestriel de cette politique, selon les nouvelles règles de gouvernance adoptées le 28 janvier 2011.

Le conseil a poursuivi l'examen et l'approbation d'avants projets dans le cadre du CPER et a approuvé le premier maillon du projet de transport du Grand Paris qui concourra à la désaturation de la ligne 13, à savoir le schéma de principe du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen et celui de l'adaptation des stations existantes de cette ligne dans le cadre du passage de six à huit voitures.

## 1.2.7 PRÉPARATION DE LA RENÉGOCIATION DU CONTRAT AVEC LE STIF

Le président a informé régulièrement les membres du conseil de l'avancement de la négociation du nouveau contrat avec le STIF, des principaux enjeux relatifs à la rémunération de la RATP, au partage de la productivité, aux investissements ainsi qu'à la pérennité du modèle économique de l'entreprise. Le conseil a débattu de la stratégie et des méthodes pour cette renégociation lors de la séance du 27 mai 2011.

Le président a très largement informé les administrateurs des éléments contenus dans le projet de contrat remis à l'Entreprise lors de la séance du 2 décembre, ainsi que des propositions du STIF sur les indicateurs de qualité de service et de leurs conséquences.

## 1.2.8 RELATIONS INSTITUTIONNELLES

Le président a régulièrement rendu compte aux administrateurs de ses rencontres avec les partenaires institutionnels de l'entreprise, les élus franciliens et nationaux, ainsi que des auditions auxquelles il a été convié, devant l'Assemblée nationale ou devant l'Autorité organisatrice.

Les principaux dossiers traités par le conseil figurent en *Annexe II*.

# 2 • L'ORGANISATION DU DISPOSITIF DE CONTRÔLE INTERNE

## 2.1 L'environnement de contrôle

### 2.1.1 UN ENVIRONNEMENT INSTITUTIONNEL COMPLEXE

La RATP adhère à des valeurs d'éthique, notamment à travers des engagements institutionnels tels que la Charte de l'UITP (1999), le Pacte mondial des Nations Unies (2003), la Charte nationale de l'accessibilité (2003), la Charte de la diversité en entreprise (2004). En octobre 2008, l'accord

cadre signé avec l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) en 2004 a été renouvelé pour trois ans, avec deux axes prioritaires : la maîtrise de l'énergie et la sensibilisation du grand public aux enjeux environnementaux.

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

- La mission de contrôle économique et financier des transports<sup>2</sup> ;
- La commission des marchés, instituée par l'arrêté du 11 janvier 1973<sup>3</sup> et présidée par un magistrat de la Cour des comptes.

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

Depuis l'année 2000, la RATP est entrée dans une démarche de contractualisation avec le STIF, qui s'est régulièrement poursuivie par la signature de nouveaux contrats et d'avenants. Le troisième contrat avec l'autorité organisatrice des transports d'Île-de-France a été signé le 21 février 2008, pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2008 au 31 décembre 2011 ; un nouveau contrat est en cours de négociation (cf. *supra* 1.2.7).

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

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

### 2.1.2 LA CONFORMITÉ AUX LOIS ET AUX RÈGLEMENTS

Le département juridique exerce les missions de conseil, d'étude, d'établissement des contrats et de gestion des contentieux pour l'ensemble des domaines d'activité de l'entreprise. Dans le cadre de cette mission, il anticipe les évolutions, assure une partie de la veille juridique (hors domaines techniques), diffuse les bonnes pratiques, analyse les risques - en liaison étroite avec le *risk manager* de la RATP - et assure leur couverture (assurance). Son objectif essentiel permanent est, grâce notamment à un fonctionnement constant en transversalité, d'assurer la régularité et la sécurité juridiques des projets et des opérations de toute nature.

En 2011, le département juridique a consacré une part essentielle de son activité aux évolutions intervenues sur le plan institutionnel :

- Premières applications concrètes du règlement 1370/2007 du 23 octobre 2007 sur les services publics de transport de voyageurs ;
- Mise en place institutionnelle du projet Grand Paris et des contrats associés ;

<sup>2</sup> Comme tout EPIC, la RATP est soumise au contrôle économique et financier de l'État (décret 2002-1502 du 18 décembre 2002).

<sup>3</sup> Modifié par l'arrêté du 23 mars 2005 (JO du 13 avril 2005).

- Mise en œuvre de la gestion des infrastructures confiée à la RATP ;
- Élaboration du prochain contrat avec le STIF ;
- Consolidation des outils de protection et de valorisation du patrimoine intellectuel de l'entreprise ;
- Négociation et conclusion du contrat d'assurance responsabilité civile 2012-2014 de l'entreprise.

L'action du département participe à la sécurisation des champs de développement de l'entreprise et à la prévention des difficultés.

## 2.2 La maîtrise de l'activité

L'efficacité du dispositif de contrôle interne repose sur l'implication de tous les acteurs à tous les niveaux de l'entreprise. C'est pourquoi l'entreprise mobilise l'ensemble de son personnel pour développer un dispositif de contrôle interne visant à assurer la sûreté de fonctionnement de l'exploitation et la sécurité des personnes.

### 2.2.1 UNE ORGANISATION ÉPROUVÉE

#### Des managers en première ligne

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

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

#### Des structures métiers

Ce premier niveau de maîtrise des activités est complété par des structures métiers au niveau des départements ou unités :

- Contrôles propres aux métiers du transport et du service, attachés à une discipline (inspections du transport ou de la maintenance ; en 2011, une inspection BUS/Tramway a été créée et intégrée au sein de la structure existante d'audit BUS) ;
- Audits spécialisés au sein des départements (par exemple, département services et espaces multimodaux ou encore, depuis 2011, département des ressources humaines dans le cadre de la maîtrise des processus de la paie) ;
- Maîtrise des risques systèmes ;
- Contrôles *Qualité* au sein des départements.

Il entre dans les missions de l'Inspecteur général, responsable de l'audit interne, d'assurer auprès de ces structures une responsabilité de conseil, de gardien de la déontologie et des méthodes ainsi que d'information mutuelle. Cette mission s'exerce essentiellement à travers l'animation du réseau audit, qui regroupe l'ensemble des structures métiers précitées. À titre d'illustration, en 2011, le réseau audit s'est réuni à deux reprises. Plusieurs objectifs sont poursuivis :

- Mettre en commun les forces d'audits et d'inspections de l'entreprise au travers de présentations de missions réalisées, de la coordination des

travaux, d'audits réalisés conjointement, de la mise à disposition d'un espace de travail collaboratif dédié à la « communauté audit » (Wiki Audit) ;

- Mettre en place une base d'informations regroupant les éléments maîtrisés et les marges de progrès détectées suite aux audits et inspections ;
- S'approprier une méthodologie d'audit commune (objectivation et quantification des constats, transparence des analyses, soumission des projets de rapport à la contradiction écrite des audités) ;
- Proposer des améliorations du dispositif de contrôle interne de l'entreprise.

### Des fonctions transversales rattachées à la présidence

L'inspection générale/audit interne est chargée à la fois de :

- 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<sup>4</sup> » ;
- Missions d'inspection générale en vue de « renforcer les moyens de pilotage et de contrôle interne de la RATP<sup>5</sup> » ;
- Missions de conseil pour aider dans l'accompagnement du changement.

Les missions d'audit interne s'inscrivent classiquement dans le cadre d'un programme annuel arrêté à partir de propositions recueillies auprès des membres du comité de direction<sup>6</sup> et des principaux risques identifiés dans le cadre de la cartographie des risques du groupe RATP. Les missions donnent lieu à l'établissement d'un rapport, adressé au président et aux autres membres du comité exécutif, ainsi qu'aux directeurs de département et responsables d'unité directement concernés. Un plan d'actions est élaboré par les responsables audités dans un délai de deux mois. Il est validé par le membre du comité exécutif commanditaire de l'audit après avis de l'inspecteur général. Le suivi de la mise en œuvre est assuré par l'inspection générale/audit interne.

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

- L'audit est positionné sur les risques majeurs de l'entreprise (financiers et règlementaires) et sur les priorités stratégiques, notamment la performance économique, l'efficacité des processus, la qualité du management ;
- L'audit est réactif aux besoins de l'entreprise en réalisant des missions hors programme annuel ;
- Les méthodes d'audit utilisées visent à amener les structures auditées à partager les constats et les actions correctives (objectivation et quantification des constats, transparence des analyses et des constats, soumission des projets de rapport à la contradiction écrite des audités) ;
- Une nouvelle instruction générale (IG 541) établie en novembre 2011 réactualise le champ et les modalités d'intervention de l'inspection.

Le **Contrôle général de sécurité** a pour mission principale de contrôler tous les processus concernant la sécurité dans l'entreprise, notamment la sécurité ferroviaire, la sécurité incendie, la sécurité des biens et des personnes et la prévention des catastrophes naturelles. Son activité se répartit entre les unités *sécurité incendie* et *maîtrise des risques d'entreprise*.

Il réalise des missions d'audit suivant un programme annuel arrêté par la direction générale sur proposition du contrôleur général de sécurité.

4 IG 432 C du 2 septembre 2003, art. 2.1.

5 Note générale 5265 du 19 mai 1999.

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

Ces missions peuvent concerner un produit, une procédure, un processus ou un suivi ; elles se déroulent conformément aux principes édictés par la norme NF EN ISO 19 011 de décembre 2002.

Chaque mission donne lieu à un rapport écrit assorti de recommandations. Celles-ci sont suivies d'un plan d'actions élaboré par les départements audités, puis validé selon le cas, par les départements concernés ou par la direction générale, après avis du contrôleur général de sécurité.

Par ailleurs, afin de fournir un outil de pilotage de la maîtrise des risques d'entreprise, le contrôle général de sécurité a élaboré un tableau de bord mensuel d'alerte des précurseurs de dangers à partir du traitement des données concernant les réseaux métro et 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.

Le *risk manager*, positionné au niveau du groupe RATP et rattaché aux services de la direction générale, a été mis en place en novembre 2008. Il a pour mission de concevoir et piloter une démarche globale d'entreprise permettant d'assurer la mise sous contrôle de l'ensemble des risques auxquels le groupe est confronté.

Une instruction générale formalise l'organisation de la gestion des risques ainsi que les méthodes d'entreprise qui doivent être mises en œuvre par l'ensemble des managers.

Ces méthodes conduisent les départements et les filiales à :

- Formaliser la cartographie de leurs risques, c'est-à-dire à les identifier, les évaluer et les prioriser ;
- Réaliser les plans de traitement pour les menaces majeures afin de formaliser les systèmes de prévention et de protection existants ainsi que de définir les plans de progrès associés en fonction de l'acceptabilité du risque ;
- Mettre en œuvre un suivi de l'état des risques.

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

Un réseau de correspondants *risk management* des départements et des filiales a été mis en place afin d'assurer le pilotage des processus au niveau de leurs structures.

La démarche s'est déployée en 2010 et s'est poursuivie en 2011. 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.

Le **délégué général aux relations avec le STIF**, placé sous la responsabilité directe du président-directeur général, a pour mission de piloter l'exécution du contrat conclu avec l'autorité organisatrice. Des tableaux de bord mensuels, trimestriels et annuels sont transmis au STIF. Des comités de suivi périodiques consacrés à divers domaines rassemblent des représentants de l'autorité organisatrice et de l'entreprise (offre, qualité de service, billettique, questions économiques et tarifaires, investissements, communication). Des comités spécifiques se réunissent en tant que de besoin (comités de lignes, conventions de financement). Des audits sont diligentés par le STIF sur des éléments financiers et des données contractuelles.

La **délégation générale à l'innovation et au développement durable** a pour mission l'élaboration, l'animation, l'accompagnement et le suivi, en étroite concertation avec les départements, des politiques concernant la promotion de la qualité, du développement durable, de la recherche et de l'innovation au sein de l'entreprise. Elle apporte une assistance méthodologique et technique aux différentes entités qu'elle accompagne dans leurs démarches en particulier en ce qui concerne les questions d'énergie.

Les réalisations de l'entreprise liées au développement durable sont détaillées dans le rapport consacré au développement durable.

L'**Annexe 4** présente le rôle des fonctions transversales précitées.

En complément, le tableau figurant en **Annexe 5** illustre l'organisation d'ensemble de la maîtrise des activités.

### 2.2.2 DES POLITIQUES ADAPTÉES

#### La politique de gestion des ressources humaines

Les processus de sélection externe et interne des opérateurs sont certifiés et permettent notamment d'assurer aux candidats une procédure standardisée. Le processus de recrutement de l'encadrement est également certifié (Qualicert).

La prévention des risques professionnels a gagné en cohérence et en transversalité sur l'année 2011 en s'inscrivant dans une dynamique volontariste autour de la notion « d'être bien au travail ».

À ce titre, la mise en œuvre de l'outil transversal ERP-Préventiel permet de partager une approche commune de l'évaluation des risques professionnels sur l'ensemble des départements de l'entreprise, et, à terme, que chaque établissement CHSCT se dote d'un document unique construit selon des modalités comparables.

Ce process permet non seulement de favoriser l'appropriation par l'ensemble des parties prenantes des enjeux et des contraintes du domaine, mais également de faciliter une analyse transversale du risque et la détermination de priorités, notamment en termes d'accidentologie du travail. Par ailleurs, l'entreprise a poursuivi le travail engagé en termes de prévention des risques psychosociaux, sur le fondement de l'accord de méthode signé en juillet 2010. Il s'est agi, au cours de l'année 2011, de construire un dispositif opérationnel de déclinaison des principes et des approches actées dans l'accord de 2010.

La négociation s'est conclue en décembre 2011 par la signature d'un protocole d'une durée de cinq ans sur la prévention des risques psychosociaux par lequel la RATP réaffirme la priorité qu'elle donne à la qualité de vie et à la santé au travail de ses personnels et donc aux actions de prévention des risques professionnels de toute nature, et notamment en :

- Agissant le plus en amont possible sur la qualité de l'organisation du travail et sur la conduite du changement ;
- Intégrant des indicateurs de performance sociale dans les contrats d'objectifs des départements ;
- S'appuyant sur le rôle des instances et notamment des CHSCT ;
- Renforçant les dispositifs d'intervention et d'aide individuels ou collectifs (demande d'attention, recours à l'Institut d'accompagnement psychologique et de ressources).

Afin de renforcer l'efficacité des dispositifs existant d'aide, de conseil et de soutien aux managers, une plateforme adossée à l'observatoire social a été mise en place en octobre 2011, regroupant en un guichet unique l'ensemble de l'offre de service existant dans l'entreprise à destination des managers.

Enfin, pour continuer à développer une culture de la prévention auprès de l'ensemble des salariés, une démarche de mutualisation et de labellisation des formations a été engagée dans ce domaine.

Pilotée par l'unité PST de GIS, elle consiste, après un recensement à la fois des formations existantes, et des besoins induits par les évolutions réglementaires, à élaborer pour chaque thème (risque électrique, risques psychosociaux, etc.) un cahier des charges transversal, en vue de faciliter pour les départements la mise en œuvre d'une professionnalisation cohérente des acteurs de la prévention.

#### La consolidation de la permanence générale

Le bilan de l'organisation des métiers de l'unité, prévu dans le protocole d'accord correspondant, a été effectué avec les partenaires sociaux en mai 2011 ; il a confirmé les principes de la nouvelle organisation et a amené une modification des roulements de travail des personnels.

Depuis septembre 2010, la nouvelle organisation de la salle opérationnelle de la permanence générale a été mise en œuvre pour assurer ses missions en matière de réactivité et de qualité de l'information gérée à destination des acteurs internes (direction générale, départements, unités, communication, etc.) et ou externes (STIF, DGITM, etc.) ; elle a été accompagnée des évolutions suivantes :

- Lancement du processus de création et de mise en œuvre de procédures transversales aux différents domaines : alertes téléphoniques, essais de ventilateurs, etc. ;
- Début de formations des chefs de salle aux outils utilisés par les organismes de secours (Crisorsec, etc.) ;
- Utilisation d'un outil expérimental de main courante (Adams) ;
- Conduites de retours d'expérience sur des incidents significatifs.

#### Des systèmes d'information adaptés aux enjeux stratégiques de l'organisation et aux risques potentiels

Un schéma directeur des systèmes d'information a été élaboré. Construit à partir des enjeux métiers stratégiques de l'entreprise, structuré par grands domaines métiers, il définit la cible pour les systèmes d'information et le portefeuille de projets pour atteindre cette cible.

Une nouvelle gouvernance des systèmes d'information, formalisée dans une instruction générale, permettra de piloter ce portefeuille de projets de façon à prioriser les décisions, maximiser l'apport de valeur et veiller au bon alignement des systèmes d'information par rapport à l'évolution de l'entreprise. Le pilotage du système d'information et de ses projets est réalisé au travers des comités de pilotage (CPSI), organisés par domaines métiers.

Les processus majeurs de la direction des systèmes d'information et de télécommunications sont formalisés et en partie couverts par une certification ISO 9001. Les processus de gestion des incidents et des problèmes ainsi que la gestion des changements s'appuient sur les bonnes pratiques du réfé-

rentiel ITIL (*Information technology infrastructure library*). Une autoévaluation EFQM (*European foundation for quality management*) a été menée pour les services de télécommunications.

L'ensemble de la documentation relative à la conception, à la programmation et à l'exécution des traitements s'appuie sur des procédures et des outils de gestion de configuration et de documentation.

Plusieurs niveaux de protection sont mis en œuvre pour les systèmes d'information critiques (messagerie d'entreprise, site Internet institutionnel, système comptable, système RH, principales applications métiers). L'hébergement des infrastructures informatiques correspondantes est réparti dans deux centres informatiques distincts disposant d'un environnement technique approprié en terme de contrôle d'accès, sécurité incendie, alimentation électrique sécurisée, climatisation. Un projet a été engagé pour augmenter la capacité d'accueil et de traitement de ces centres de calcul et d'en renforcer la sécurité. La continuité d'exploitation de ces systèmes d'information repose également sur des architectures haute disponibilité, s'appuyant sur des systèmes de stockage et sauvegarde des données sécurisés et bénéficiant d'une supervision et d'une administration professionnelle. Enfin, des plans de secours informatiques ont été mis en place pour ces systèmes et sont, *a minima*, testés annuellement.

#### La communication et la diffusion des informations

En 2011, le département de la communication (COM) a accompagné le développement du groupe RATP et les projets de modernisation et de développement de l'EPIC sur son territoire historique, l'Île-de-France.

Cet accompagnement s'est traduit par des actions soutenues de communication locale, événementielle et institutionnelle, par des relations presse et de la communication digitale.

L'objectif de renforcement de la communication sensible a été poursuivi en anticipant plusieurs scénarii de crise ; la cartographie des risques majeurs du département COM a été achevée et validée dans le cadre du travail engagé par le *risk manager*.

Le département COM a poursuivi son travail d'appropriation des nouveaux moyens de communication avec l'ouverture d'un compte *Twitter Corporate* qui a, par exemple, servi à désamorcer une crise médiatique potentielle autour d'une fausse information relative à un accident ferroviaire imaginaire.

## 2.3 L'évaluation et la gestion des risques

### 2.3.1 LA GESTION DÉCENTRALISÉE DES RISQUES OPÉRATIONNELS

Ce sont les structures métiers déjà évoquées (cf. *supra*, point 2.2.1) qui assurent la gestion décentralisée des risques opérationnels liés aux divers métiers de l'entreprise. La fonction *risk manager* renforce cette organisation en rendant plus transversale la culture et le management du risque.

Le tableau joint en **Annexe 6** résume l'essentiel des domaines d'activités couverts, les risques afférents, les structures en charge et les principales contributions de l'année 2011.

### 2.3.2 LES PRINCIPALES MISSIONS D'AUDIT

#### De l'inspection générale / audit interne :

- Audits de département (département JUR) et d'unités opérationnelles (métro, BUS, maintenance) ;
- Audits d'unités fonctionnelles (caisse de coordination aux assurances sociales, laboratoire essais et mesures) ;
- Audits thématiques (mobilité des opérateurs, dispositif de formation, service offert aux voyageurs dans les gares RER, fonction contrôle client, etc.) ;
- Audits de filiales (Systra, Champagne mobilités, SEDP) ;
- Missions de conseil (méthodes de contrôle interne BUS, opérations de valorisation du patrimoine immobilier, conception du tableau de bord du président (avec CGF) ;
- Missions d'inspection.

Les marges de progrès identifiées portent notamment sur :

- La gestion des stocks ;
- Le strict respect des procédures achats et le renforcement des exigences vis-à-vis des fournisseurs ;
- Le contrôle interne sur l'utilisation des ressources ;
- Le pilotage et la performance économique de certaines filiales ;
- La meilleure formalisation de certains processus.

#### Du contrôle général de sécurité (maîtrise des risques d'entreprise)

En 2011, les audits du contrôle général de sécurité ont porté sur le respect des procédures liés aux gabarits sur le réseau métro (cohérence des documents de référence, limite de compétences et de responsabilité entre les différentes maîtrises d'oeuvre et les contrôles de respect des gabarits lors des travaux, après travaux et lors de la mise en service de nouveaux matériels roulants).

Des enquêtes ont également été conduites sur des incidents liés à des équipements ferroviaires, aux matériels roulants, aux bâtiments ou au génie civil. Les plans d'actions afférents sont systématiquement élaborés pour mise en œuvre.

### 2.3.3 LA PRISE EN COMPTE DES RISQUES TRANSVERSAUX

#### La mise en place d'une nouvelle gouvernance des investissements

Une « mission investissements » a été créée au début de l'année 2010 avec pour objectifs, en liaison avec le département CGF, de préparer à l'intention du comité exécutif les arbitrages techniques de projets, la planification des programmes et la formalisation des synthèses. Cette mission a par ailleurs une fonction de suivi des programmes et d'alerte sur les situations à risque.

Ses activités sont décrites dans l'IG n° 536 « Gouvernance des investissements » du 30 janvier 2011.

#### Le renforcement de l'encadrement de la politique achats

Les principales activités pilotées par HAL contribuant à la maîtrise des risques achats portent sur :

- La communication interne des bonnes pratiques : mise à jour régulière du référentiel achats, communication aux acheteurs et juristes des réserves et observations après chaque commission des marchés, animation des réseau achat et logistique pour diffusion des bonnes pratiques ;

- Les contrôles *a priori*, à travers le processus des revues de dossier qui supporte l'approbation des actes d'achat supérieurs à 750 k€ et le passage en commission des marchés des actes d'achats supérieurs à 5 M€ ;
- Les activités de *reporting* : production d'un tableau de bord mensuel des achats, bilan semestriel et annuel des achats présenté en CMTT du conseil, bilan annuel de la commission des marchés.

L'année 2011 a été marquée par :

- L'établissement de la cartographie des risques achats et définition des plans de traitement pour les quatre risques jugés prioritaires ;
- Le renouvellement de la certification qualité du département HAL.

### Assistance aux victimes

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

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

Cette voie nouvelle a conduit à la mise en place d'une organisation adaptée au type d'évènements pris en charge par le délégué aux victimes. Désormais, pour chaque accident corporel, le délégué aux victimes est systématiquement informé ; 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.

Une organisation spécifique, avec la participation d'une cinquantaine d'agents au titre de l'assistance aux victimes, est également en place pour des évènements majeurs de grande ampleur (incendie, déraillement, attentat, etc.). Pour fiabiliser le dispositif en place, la délégation aux victimes participe activement aux exercices de sécurité organisés conjointement par la RATP et la Brigade des sapeurs pompiers de Paris.

Plus largement, dans le cadre de la prévention des incidents, les exercices communs menés par la RATP avec la brigade de sapeurs pompiers de Paris, par exemple à Madeleine en novembre 2011, ou dans les centres bus d'Aubervilliers en mars et de Créteil en septembre, ont permis de tirer des leçons importantes en matière de procédures et de nouveaux outils.

### Risques liés à l'activité informatique

Dans le cadre de la démarche de *risk management* menée au sein de l'entreprise, une cartographie des risques liés aux systèmes d'information et de télécommunications a été réalisée. Un plan de traitement associé aux risques majeurs identifiés est en cours de réalisation. En particulier, le risque transverse « indisponibilité du SI » a fait l'objet d'un plan de traitement spécifique.

Par ailleurs, pour se protéger face aux différentes menaces externes (malveillances, attaques, pannes) et s'adapter à la loi qui encadre précisément

l'utilisation des technologies de l'information et de la communication, l'entreprise agit en se référant à la norme ISO 27002. Elle s'est ainsi dotée depuis 2003 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.

L'entreprise a mis en œuvre différentes infrastructures de protection de ses systèmes d'information : passerelle d'accès à Internet, systèmes pare-feu, antivirus, «antispam», etc. Une politique de sécurité encadrant la gestion des mots de passe est également définie. Une stratégie d'authentification unique et centralisée a été mise en œuvre. Un système de protection et cryptage des données est également en cours de déploiement pour les postes de travail, en particulier pour des utilisateurs nomades, hébergeant des données sensibles.

Une politique spécifique à la billettique a également été approuvée et est en cours de mise en œuvre.

La direction des systèmes d'information de l'entreprise a également mis en place un processus de sensibilisation à la sécurité des systèmes d'information et un dispositif de formation dispensée à l'ensemble de ses personnels.

L'entreprise intègre systématiquement dans ses marchés des clauses garantissant la sécurité et la confidentialité de son patrimoine informationnel permettant d'encadrer strictement les activités de développement et de maintenance informatique.

Afin de vérifier la bonne application des règles de sécurité adoptées, un contrôle et une surveillance sont effectués au moyen d'audits organisationnels et techniques (tests d'intrusion, audit de vulnérabilités, etc.), de retours d'expérience, d'exercices, de simulations ou de suivi des incidents. En particulier, dans le cadre du processus de gestion des incidents, chaque événement doit être signalé à la chaîne fonctionnelle dédiée à la sécurité des systèmes d'information.

Les efforts d'appropriation du référentiel PCI-DSS (*Payment Card Industry-Data Security Standard*) régissant la protection des données de cartes de paiement se poursuivent : établissement d'un questionnaire d'évaluation, mise en place d'audits de vulnérabilité trimestriels, formation du personnel, etc.

Un correspondant informatique et liberté (CIL) est nommé désigné au sein de l'entreprise. Il est étroitement associé à chaque projet mettant en œuvre un traitement de données à caractère personnel et une déclaration à la CNIL est réalisée de façon systématique.

Le registre des déclarations est publié sur l'intranet d'entreprise ainsi que sur le site Internet ratp.fr. Le CIL de la RATP a également été désigné CIL de chacune des filiales dont la RATP a le contrôle.

### La gestion des situations de crise

La permanence générale et les autres unités concernées de la RATP participent à la préparation et l'exécution d'exercices menés avec des organismes externes (Préfecture 92, BSPP, etc.).

En matière de PCA (plans de continuité d'activité) :

- La réactualisation du PCA «pandémie grippale» est lancée en 2011 ;

- Le PCA consacré au risque Inondation est élaboré avec l'ensemble des départements de la RATP et transmis au Préfet de Police de Paris.

Enfin, les premières séances de sensibilisation et de formation à la gestion de crise ont vu la participation de plus de trente personnes de l'entreprise volontaires pour jouer un rôle dans la gestion de crise.

## 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

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.

De par son statut d'EPIC, la RATP est, en matière comptable, placée sous le régime de droit commun des sociétés commerciales. Ainsi, elle tient sa comptabilité selon les dispositions du règlement du CRC n° 99.03 du 29 avril 1999. Elle est toutefois soumise à des sujétions spécifiques relatives à ses missions de service public.

La description des procédures de production et de contrôle de l'information financière élaborées par la RATP est explicitée en **Annexe 7**.

#### 3.1.2 LES NORMES IFRS

La RATP applique les normes IFRS en vigueur pour la production des comptes 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> mars 1985.<sup>7</sup>

#### 3.1.4 LE COMITÉ D'AUDIT

La RATP présente les méthodes comptables et d'estimations appliquées pour produire ses comptes à son comité d'audit qui les valide ou non et expose son avis au conseil d'administration.

<sup>7</sup> Pris pour l'application de la loi n° 84-148 du 1<sup>er</sup> mars 1984 relative à la prévention et au règlement amiable des difficultés des entreprises.

### 3.1.5 ÉVOLUTION DU CADRE RÉGLEMENTAIRE DE LA RATP

Le règlement européen relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route adopté le 23 octobre 2007 est entré en vigueur le 3 décembre 2009. Ce règlement a notamment limité dans le temps la durée des droits d'exploitation des lignes confiées 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<sup>er</sup> janvier 2010.

Enfin, la loi sur le Grand Paris du 03/06/2010 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 01/01/2012 certifiés annuellement. La loi mentionne également que toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre chacune des activités est interdite.

Dans ce contexte, la RATP a travaillé en 2011 pour permettre la mise en œuvre du nouveau cadre réglementaire :

- L'architecture informatique du système d'information de gestion, des applications amont et aval est revue intégralement afin de garantir l'étanchéité des flux ;
- Les règles de gestion définissant les relations opérationnelles, économiques et financières entre les deux activités sont établies et se traduisent par la rédaction de conventions entre les deux activités.

L'ensemble sera mis en production à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012 conformément aux exigences de la loi.

### 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).

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.

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

### 3.2.2 LA COMMUNICATION INTERNE DES BONNES PRATIQUES

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

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

### 3.2.3 LES AUDITS COMPTABLES

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

En 2011, les missions d'audit ont concerné les délégations comptables et la comptabilisation de certaines charges et produits entre l'EPIC et ses filiales. Une mission sur les frais généraux a été menée conjointement avec l'audit interne.

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

## 3.3 Le contrôle des filiales

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

### 3.3.1 LES CONTRÔLES A PRIORI

Ils comprennent :

- Le contrôle de la stratégie des filiales à travers l'élaboration de plans à moyen terme glissants ; 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 ;
- Le contrôle des décisions à forts enjeux que sont notamment le budget, l'arrêté des comptes, les réponses aux appels d'offres importants, 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 des filiales, dont ils encadrent les décisions.

### 3.3.2 LES CONTRÔLES À POSTERIORI

Ils prennent la forme :

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

Les contrôles a priori et le *reporting* financier mensuel sont animés par l'unité filiales, montages financiers, fiscalité du département contrôle de gestion et finances ; les audits sont assurés par l'inspection générale/audit interne (cf. *supra* 2.3.2).

### 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, 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

Deux commissions permanentes, composées à part égale d'administrateurs, sont chargées de préparer les travaux du conseil. La première examine plus particulièrement les dossiers relatifs au développement et à la modernisation technique et technologique, notamment le développement et la maintenance des réseaux, l'amélioration de la qualité de service, la recherche et les marchés. La seconde examine plus particulièrement les dossiers économiques et stratégiques, notamment les budgets d'exploitation et les programmes d'investissement, les comptes, les conventions ou contrats de desserte, ainsi que des questions sociales, notamment le plan de formation, la politique en matière d'habitat, le développement hors contrat RATP-STIF, les activités des filiales et le rapport d'activité et de développement durable. Elle assure le suivi du contrat RATP-STIF et du Plan d'entreprise.

Une troisième commission, ouverte à l'ensemble des administrateurs et créée en 2009, examine plus particulièrement les dossiers relatifs aux services et notamment le suivi des tableaux de bord de la qualité de service, les démarches qualité et les projets d'innovation de service.

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

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

## 3 • FILIALES ET PARTICIPATIONS

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

## 4 • RAPPORT D'ACTIVITÉ ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Ce 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 (MANDAT 2009-2014)

Nom	Fonction	Autres mandats
<b>REPRÉSENTANTS DE L'ÉTAT</b>		
Mme Bergeal Catherine	Directrice des Affaires juridiques du ministère de l'Économie	Non
MM. Canepa Daniel	Préfet de la Région Île-de-France et préfet de Paris	Non
Duret Emmanuel	Président de section à la 1 <sup>ère</sup> chambre de la Cour des comptes	Oui
De Fenoyl Christian	Ingénieur général des Ponts et Chaussées honoraire	Oui
Graff Pierre	Président-directeur général de la société Aéroports de Paris	Oui
Kohler Alexis	Sous-directeur transport et audiovisuel de l'agence des participations de l'État	Oui
Machureau Laurent	Sous-directeur à la direction du Budget	Non
Martinand Claude	Vice-président du conseil général de l'environnement et du développement durable	Non
Mongin Pierre	Président-directeur général de la RATP	Oui
<b>ÉLUS DES COMMUNES OU GROUPEMENTS DE COMMUNES CONCERNÉS PAR L'ACTIVITÉ DE L'ENTREPRISE</b>		
M. Carrez Gilles	Député maire du Perreux-sur-Marne	Non
Mme Debré Isabelle	Sénateur des Hauts-de-Seine et premier adjoint au maire de Vanves	Non
<b>PERSONNALITÉS ISSUES DES MILIEUX SOCIO-ÉCONOMIQUES</b>		
M. Bugat Alain	Président de la société NUC Advisor	Oui
Mme Deruy Danielle	Directeur général d'AEF	Oui
M. Samuel-Lajeunesse Denis	Senior Advisor, KCF	Oui
<b>PERSONNALITÉS REPRÉSENTANT LES CLIENTS DES TRANSPORTS COLLECTIFS</b>		
MM. Bernardelli Stéphane	UNAF (Union nationale des associations familiales)	Non
Boutry Yves	FNAUT (Fédération nationale des associations d'usagers des transports)	Non
<b>PERSONNALITÉS CHOISIES POUR LEURS COMPÉTENCES PERSONNELLES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS</b>		
MM. Leroi Claude		Oui
Raulin Patrice	Président de la Société française du tunnel routier du Fréjus et de Lyon-Turin ferroviaire	Oui
<b>REPRÉSENTANTS ÉLUS DU PERSONNEL</b>		
MM. Gaudot Daniel	Liste CGT	Oui
Gillard François	Liste CGT	Oui
Mme Gondard Nathalie	Liste SUD	Non
MM. Lejault Pascal	Liste CFDT/CFTC	Oui
Marius Claude	Liste UNSA	Oui
Richaud Philippe	Liste CGT	Oui
Ringuedé Jean-Louis	Liste UNSA	Oui
Rizzi Michel	Liste CGT	Oui
Scotto d'Aniello Francis	Liste CFE-CGC	Oui

Annexe 2.  
Principaux dossiers examinés par  
le conseil d'administration en 2011

## 1 • DÉBATS ET ENJEUX

- Présentation de la démarche de management global des risques du groupe RATP.
- Présentation de la communication institutionnelle de la RATP.
- Dossier Ambition clients.
- Présentation des mécanismes du contrat STIF-RATP.
- Rapport du président sur les conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil d'administration et sur les procédures de contrôle interne au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2010.
- Projet de rapport d'activité et développement durable 2010.
- Bilan de la politique des achats.

## 2 • DOSSIERS ÉCONOMIQUES ET STRATÉGIQUES

### Gouvernance des investissements

- Schéma directeur des investissements - infrastructures de transports.
- Schéma directeur des investissements - matériel roulant Bus.
- Schéma directeur des investissements - matériels roulants ferroviaires.
- Schéma directeur des investissements - systèmes de transport.
- Schéma directeur des investissements - systèmes de transport (RER).
- Schéma directeur des systèmes d'information.
- Schéma directeur des investissements - politique immobilière et foncière.

### Dossiers économiques, sociaux et financiers

- Modification du règlement intérieur validant le suivi du contrat STIF-RATP dans le cadre d'une commission unique.
- Stratégie et méthodes pour la renégociation du contrat STIF-RATP.
- Propositions du STIF sur les indicateurs de qualité de service pour le nouveau contrat STIF-RATP.
- Accord entre le STIF et la RATP sur la gouvernance du matériel roulant.
- Suivi du contrat STIF-RATP 2008-2011 (indicateurs et aspects qualitatifs).
- Modification du règlement intérieur validant la nouvelle gouvernance des investissements (présentation de l'instruction générale) et fixation du nouveau seuil des marchés.
- Présentation des comptes sociaux et consolidés au 31 décembre 2010 du groupe RATP.
- Présentation des comptes sociaux et consolidés au 30 juin 2011 du groupe RATP.
- Budget d'exploitation pour l'exercice 2012<sup>8</sup>.
- Budget 2012 de RATP Développement.
- Budget consolidé du groupe RATP pour l'exercice 2012.

- Programme d'investissements pour l'exercice 2012 – Autorisation d'emprunts (avec délibérations sur les programmes du GI, de l'OT, de l'EPIC RATP<sup>8</sup>).
- Contribution prévisionnelle aux œuvres sociales.
- CCAS – Prévisions budgétaires pour l'exercice 2012.
- Plan de formation 2011.
- Rapport de gestion de l'EPIC RATP et du groupe RATP au 31 décembre 2010.
- Rapport de gestion du groupe RATP au 30 juin 2011.
- Budget 2011 estimé 1 - RATP Dev.
- Suivi de l'opération de crédit-bail pour le financement de l'acquisition de rames de tramway.
- Politique sociale de la RATP en faveur de l'habitat pour 2012.

### Dossiers de développement

- Actualité du Grand Paris.
- Point d'avancement du dossier du GI.
- Enjeux de la séparation comptable entre le GI et l'opérateur de transports du réseau de la RATP.
- Projet de mise en place du département Gestionnaire des infrastructures (GI) : aspects comptables et budgétaires.
- RATP Développement – Rapport trimestriel d'entreprise.
- PMT 2012-2016 de RATP Dev.
- Information sur les perspectives 2011 des filiales.
- Augmentation de capital de RATP pour l'apport de Xelis à Systra dans le cadre de l'évolution de l'organisation de Systra, de Xelis et d'Inexia.
- Expérimentation du rechargement des titres par internet.

<sup>8</sup> Rappel : les budgets GI, OT et EPIC ont été présentés, examinés et votés en 2011.

### 3 • CONTRAT DE PLAN ÉTAT – RÉGION ET AUTRES OPÉRATIONS

**Plan d'entreprise**

- Point d'avancement sur la réalisation du Plan d'entreprise 2008-2012.

**Avant-projets**

- Prolongement de la ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers (Phase 2).
- Avant-projet modificatif n° 2 du Tramway T7 Villejuif-Athis-Mons.
- Réaménagement du pôle RER de Châtelet-les Halles.
- Prolongement de la ligne 4 du métro à Bagneux (Phase 2).

**Schéma de principe**

- Désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen.
- Restructuration du Centre bus de Lagny – Déclassement et cession des volumes.
- Projet urbain du «quartier d'affaires Nogent-Baltard» - Déclassement par anticipation en parcellaire et en volumétrie.
- Projet de cession par la RATP à l'AFTRP de trois parcelles sises à Vitry-sur-Seine, département du Val-de-Marne, 9, 9 bis, 9 ter, 11, route de Fontainebleau.

### 4 • MARCHÉS

**Marchés d'un montant supérieur à 60 M€**

- Contrats de crédit-bail optimisés pour le financement de l'acquisition de rames de tramway.
- Avenants aux marchés de fourniture d'autobus articulés urbains et aéroportuaires diesel.

**Marchés d'un montant supérieur à 16 M€**

- Étude et fourniture de tramways à roulement fer pour les lignes T7 et T8.
- Réseau métro et tramway - Maintenance de installations de signalisation.
- Tramway T8 – Création de la ligne de tramway Saint-Denis/Épinay/Villetaneuse – Marché d'infrastructures de plateforme, de voies, de ligne aérienne de contact et de déroulage de câbles.

**Marchés d'un montant compris entre 5 et 16 M€**

- Recouvrement par le conseil d'administration par délibération de ses pouvoirs d'approbation des marchés :
- Accord cadre pour des prestations «courants faibles».
  - Déploiement des projets Andiamo et Renouveau du métro – Prestations «courants faibles».

Annexe 3.  
Activités relevant du conseil – année 2011

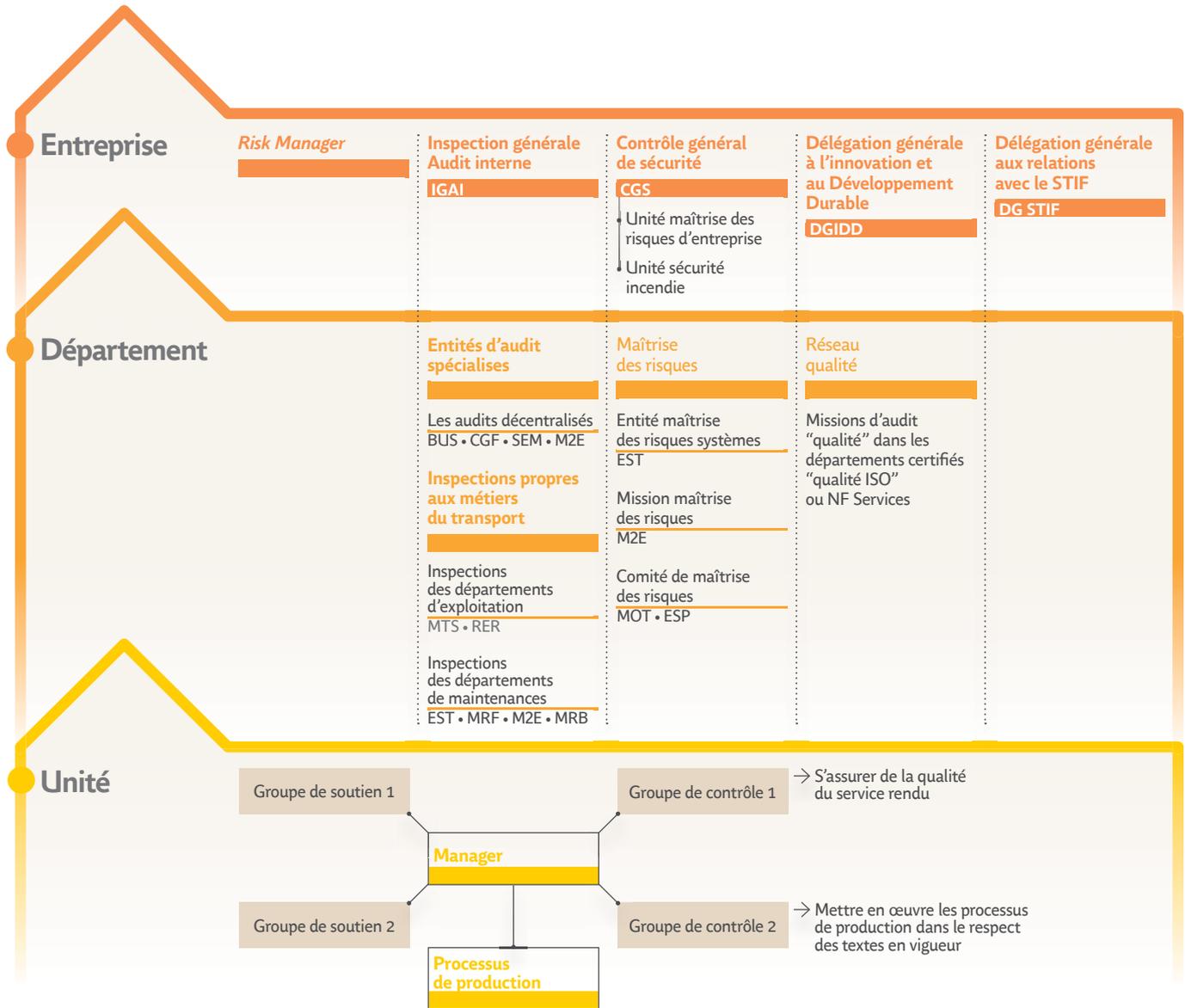
Séances	Nombre	Activités	Nombre
Conseil d'administration			
28 janvier		Débats	24
11 mars			
27 mai			
1 <sup>er</sup> juillet	7		
31 août		Délibérations	40
14 octobre			
2 décembre			
Commission de la modernisation technique et technologique et du transport	6		
		- Marchés > 60 M€	
		- Avant-projets	4
		- Schémas de principe	5
Commission économique et stratégique	6		
Commission de l'innovation et du service aux clients	6		
Comité d'audit	5		
Groupes de travail	4		
<b>Total des séances</b>	<b>34</b>		

## Annexe 4.

### Fonctions transversales rattachées à la présidence et concourant à la maîtrise de l'activité

Fonctions	Attributions	Périmètre d'intervention
<b>Management des risques</b>	<p>Le Manager des risques est chargé de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Assurer une approche et une gestion globale des risques, en termes de détection, évaluation, contrôle et suivi des risques ;</li> <li>Diffuser la « culture risque » en vue d'obtenir à tous les niveaux de l'entreprise une implication des hommes dans le management et la maîtrise des risques ;</li> <li>Établir une cartographie des risques qui devienne un outil de décision et de sensibilisation ;</li> <li>Maintenir un état permanent de vigilance et de veille, en particulier sur les risques et les opportunités impliquant l'environnement spécifique de l'entreprise.</li> </ul>	<p>Le rôle du Manager des risques s'exerce à travers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La mise en œuvre, l'organisation et le pilotage d'un dispositif global de management des risques du groupe ;</li> <li>La mise en place d'une revue annuelle des risques ;</li> <li>La diffusion et l'animation transversale du management des risques dans l'entreprise, en liaison avec les départements.</li> </ul>
<b>Inspection générale/audit interne (IG/AI)</b>	<p>Étude ou enquête d'inspection générale sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La mise en œuvre des stratégies et des politiques d'entreprise ;</li> <li>l'éclairage des choix en amont des décisions ;</li> <li>Des sujets sensibles et la protection des intérêts économiques.</li> </ul> <p>Réalisation d'audits de régularité, d'efficacité, de management, de performance.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'IG/AI réalise des missions dans tous les domaines (administratif, technique, financier) et sur l'ensemble des systèmes du groupe RATP, qu'ils soient opératoires, informationnels ou de pilotage ;</li> <li>Les missions comprennent des audits d'unité, des audits de politique et de processus, des audits de projet, des audits de filiale et des audits de suivi.</li> </ul>
<b>Contrôle général de sécurité (CGS)</b>	<p>L'unité <i>maîtrise des risques d'entreprise</i> est chargée de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>D'améliorer le niveau de maîtrise des risques de l'entreprise, en apportant ses conseils sur tous les aspects relatifs aux risques ;</li> <li>D'effectuer des enquêtes, des audits et des expertises ;</li> <li>De prendre en charge le pilotage de la sécurité des systèmes d'information de l'entreprise en liaison avec tous les départements.</li> </ul> <p>L'unité <i>sécurité incendie</i> intervient sur tous les aspects relatifs à la sécurité incendie et à l'évacuation avec pour objectif de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer de manière continue le niveau de sécurité de l'entreprise ;</li> <li>Coordonner les actions des services de secours et d'incendie avec celles de l'entreprise ;</li> <li>Contrôler les établissements en exploitation et les projets de construction ;</li> <li>Former le personnel à la sécurité incendie ;</li> <li>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.</li> </ul>	<p>L'unité MRE élabore des outils de pilotage de la maîtrise des risques par la diffusion aux départements concernés de tableaux de bord d'alerte des précurseurs de dangers.</p> <p>Elle effectue, sur demande de la direction générale ou des départements, des analyses approfondies, des contrôles, des enquêtes, des audits et des expertises dans le domaine de la sécurité des systèmes.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>L'unité <i>sécurité incendie</i> 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 ;</li> <li>Cette unité 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 guides opérateurs de désenfumage « tunnels et stations » ;</li> <li>Elle est dotée d'une <i>inspection générale de sécurité incendie</i> qui couvre tous les établissements recevant du public (gares et stations) des réseaux de transports guidés.</li> </ul>
<b>Innovation et développement durable (DG IDD)</b>	<p>Cette structure est chargée de proposer et de faire valider les projets transversaux dans ces deux domaines, puis de contribuer à leur mise en œuvre, grâce notamment à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La promotion de la qualité et du développement durable dans l'entreprise ;</li> <li>La réalisation ou l'organisation d'audits qualité ;</li> <li>L'assistance méthodologique et technique ;</li> <li>L'accompagnement des démarches des départements ou des unités.</li> </ul>	<p>La DG IDD intervient principalement auprès :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>De la direction générale et des départements, pour proposer les orientations des politiques de ces domaines et garantir que les démarches qui en résultent s'intègrent dans la stratégie de l'entreprise ;</li> <li>De quatre réseaux transversaux (qualité, environnement, dynamique innovation et recherche), pour susciter des initiatives sur le terrain, fournir une assistance méthodologique aux différentes unités dans leurs démarches et favoriser des échanges de bonnes pratiques.</li> </ul>
<b>Délégation générale aux relations avec le STIF (DGS)</b>	<p>La DGS est chargée de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Négocier et gérer le contrat de l'entreprise avec l'autorité organisatrice ;</li> <li>Assurer la coordination et la transversalité en interne et les relations institutionnelles avec le STIF.</li> </ul>	<p>La DGS fonctionne de manière transversale :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Avec les directeurs de département, les délégués généraux et les contrôleurs de gestion ;</li> <li>Avec les réseaux d'exploitation et les départements fonctionnels (communication, finances, commercial, qualité).</li> </ul> <p>La revue de contrat, trimestrielle, est présidée par le président-directeur général.</p>

Annexe 5.  
Organisation de la maîtrise des activités



## Annexe 6. La gestion décentralisée des risques opérationnels

Domaine d'activités (département)	Structures métiers et missions	Risques	Actions majeures en 2011
<b>Méto transport et services (MTS)</b>	<p><i>L'inspection du transport</i> exerce un contrôle <i>a posteriori</i> dans le domaine ferroviaire, y compris la réglementation, via :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Des inspections cycliques portant sur des unités opérationnelles ;</li> <li>• Des audits de suivi des plans d'actions élaborés par ces unités ;</li> <li>• Des inspections particulières sur un thème donné.</li> </ul>	Incidents ferroviaires	<p>Inspection de deux lignes. Suivi de plans d'actions de trois lignes. Plusieurs Inspections thématiques dont placement des trains graisseurs de voie, contrôle de régularité sur une ligne, état des lieux des référentiels d'apprentissage des lignes.</p>
<b>Services et espaces multimodaux (SEM)</b>	<p>Dans le cadre de son rôle de contrôle <i>a posteriori</i>, la mission <i>audit stations</i> et gares effectue des audits transversaux ou propres à une ou plusieurs lignes.</p>	Dysfonctionnement des équipements en station	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Audit global d'unité opérationnelle ligne et gares RER et audit sur le contrôle client en partenariat avec l'IG/AI ;</li> <li>• Audit sur la formation des agents aux nouveaux équipements ;</li> <li>• Audit sur la formation des agents aux nouveaux équipements dans les stations ;</li> <li>• Suivi de l'audit du BIRMTG sur le funiculaire de Montmartre (rapport annuel de sécurité) ;</li> <li>• Audit sur les fonds de roulement dans les stations et les gares ;</li> <li>• Audit sur le remboursement des titres non utilisés et des gestes commerciaux.</li> </ul>
		Détérioration du service rendu aux voyageurs	
		Maîtrise des dépenses	
	<p>L'inspection générale des recettes est en charge de la gestion opérationnelle du marché de ramassage des fonds. Elle exerce une surveillance et une assistance aux unités opérationnelles pour toutes les questions traitant de la sécurité des fonds. Elle est aussi en charge des affaires internes au niveau de l'entreprise</p>	Sécurité financière	Supervision de 22 000 ramassages de fonds.
		Fraude	Animation de la lutte contre les faux billets.
<b>Réseau express régional (RER)</b>	<p>La mission <i>inspection et audit</i> du RER a pour rôle essentiel de vérifier le respect des règlements en vigueur en réalisant des inspections en ligne. Elle intervient sur les lieux des incidents ferroviaires afin d'y réaliser les premières investigations.</p>	<p>Incidents ferroviaires. Détérioration du service rendu aux voyageurs.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bulletin de franchissement ligne A ;</li> <li>• État des commutateurs de sécurité ;</li> <li>• Gestion du matériel LB ;</li> <li>• Gestion de la circulation sur les zones de chantier ;</li> <li>• Traitement des dépassements de vitesse ;</li> <li>• Formation continue des conducteurs.</li> </ul>
<b>Transport routier (BUS)</b>	<p>La mission <i>audit interne</i> effectue des enquêtes dans tous les domaines de l'activité du département et assure le suivi des décisions prises après chaque audit.</p>	Accidents de circulation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Suivi des audits des centres bus de Pleyel et Nanterre ;</li> <li>• Audit du processus de conception de l'offre de transport ;</li> <li>• REX sur l'exploitation du réseau durant les épisodes neigeux ;</li> <li>• Mise en place d'une méthode visant à renforcer le contrôle interne dans les centres bus, en collaboration avec l'IG/AI ;</li> <li>• Plan de traitement de cinq risques prioritaires du département BUS ;</li> <li>• Conférence exploitation/maintenance et réunion périodique de suivi des plans d'actions suite aux inspections.</li> </ul>
		Détérioration du service rendu aux voyageurs	
		Dysfonctionnements des systèmes	

Domaine d'activités (département)	Structures métiers et missions	Risques	Actions majeures en 2011
<b>Gestion et innovation sociales (GIS)</b>	La mission <i>audit GIS</i> effectue des audits métier des processus de paie (maîtrise des processus par les gestionnaires locaux et respect des procédures). Elle s'effectue sur la base d'interviews des équipes locales et de vérifications de cohérence des dossiers et des résultats de paie. L'unité PAD a mis en place un dispositif annuel de planification des missions d'inspection ; en moyenne une unité est inspectée tous les 3 ans.	Fiabilité de la paie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planification annuelle des missions ; en moyenne toute unité est inspectée tous les trois ans.</li> </ul>
<b>Équipements des systèmes de transport (EST)</b>	L'inspection du département assure une mission <i>d'inspection</i> sur le respect des référentiels de maintenance pour les activités des métiers garantissant le maintien du niveau de sécurité ferroviaire. Deux inspections rattachées aux métiers voie et conduite du transport assurent également ce contrôle dans leur domaine pour la sécurité ferroviaire et la disponibilité. Par ailleurs, des audits sur la sécurité des systèmes d'information classés critiques métiers sont réalisés par un partenariat avec les experts d'ING.	Sécurité ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inspection sur les côtes d'implantation des balises RPS et des pédales ;</li> <li>Inspection sur les réglages des circuits de voie ;</li> <li>Inspection sur les réglages des contrôleurs des appareils de voie ;</li> <li>Inspection sur le décalaminage du rail suite au remplacement de fer.</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>Trois inspections sur l'application des actions issues de retour d'expérience sur la sécurité ferroviaire clos depuis plus d'un an ;</li> <li>Trois inspections de centre de maintenance ;</li> <li>Huit inspections sur la maintenance préventive sécuritaire dans les trois métiers du département.</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>Audits des systèmes d'information des installations stratégiques de la ligne 1 (SAET, poste de manœuvre informatisé, façades de quai et moyens audiovisuels).</li> </ul>
<b>Maintenance des équipements et systèmes des espaces (M2E)</b>	La mission <i>d'audit interne</i> réalise : <ul style="list-style-type: none"> <li>Des inspections en centre afin de vérifier la connaissance et la mise en œuvre effective des référentiels pour l'ensemble des équipements ;</li> <li>Des inspections sur équipement pour vérifier l'état des installations</li> </ul>	Dysfonctionnement des équipements (prévention des risques professionnels)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Audit sur le schéma directeur de la maintenance des EM/TR, limité aux révisions générales, aux rénovations et aux renouvellements ;</li> <li>Audit sur la mise en place des révisions générales sur les ascenseurs en traitance et en sous-traitance ;</li> <li>Audit sur l'organisation de la maintenance des lecteurs magnétiques et des lecteurs télé billettiques pour l'atteinte des objectifs SEM-M2E ;</li> <li>Audit sur l'organisation des UO de M2E concernant la traçabilité des mouvements des bobines de freins de fonctionnement des escaliers mécaniques ;</li> <li>Audit sur les pièces critiques des escaliers mécaniques ;</li> <li>22 audits de magasins ;</li> <li>30 audits de la chaîne CG/HA.</li> </ul>
		Non respect des normes de sécurité	
		Maîtrise de la performance	
<b>Maintenance du matériel roulant ferroviaire (MRF)</b>	La mission <i>inspection</i> assure le suivi quotidien des incidents, la conduite d'enquêtes et d'inspections et le suivi des plans d'actions.	Dysfonctionnements imputables au matériel roulant ferroviaire (métro, RER et tramway)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inspections dans les ateliers de maintenance et les centres de dépannage des trains, dans les ateliers de maintenance des équipements ;</li> <li>Contrôle des états graisseux de cinq lignes.</li> </ul>
<b>Maintenance du matériel roulant bus (MRB)</b>	La mission <i>inspection</i> analyse systématiquement les incidents d'exploitation liés au matériel roulant, assure le suivi et l'analyse des indicateurs du département, contrôle la mise en œuvre des plans d'actions suite aux audits et aux retours d'expérience.	Dysfonctionnements imputables au matériel roulant bus sur l'ensemble du réseau	Audits produits autobus et roues.
<b>Contrôle de gestion et finance (CGF)</b>	La mission <i>d'audit</i> effectue des audits de certains processus comptables afin d'en garantir la fiabilité. Elle travaille en collaboration étroite avec l'inspection générale/audit interne, à la fois en assurant le suivi des préconisations des audits réalisés par celle-ci pour ce qui concerne les activités comptables et en effectuant des audits en commun.	Manque de fiabilité des informations financières	<ul style="list-style-type: none"> <li>Audit des frais généraux (en collaboration avec l'IG/AI) ;</li> <li>Audit des agents détachés ;</li> <li>Audit de la délégation comptable AIDA+ et la provision de droit commun.</li> </ul>

## Annexe 7. Le 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 attestés.

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

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

# 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 « au fil de l'eau »

1- Les unités et groupes de soutien des départements participent au fonctionnement de la comptabilité en ordonnant les dépenses et recettes de l'entreprise et en définissant, dans le cadre de règles communes, le plan de leurs comptes analytiques. Cette participation peut prendre la forme d'un accès aux systèmes d'information comptable pour y enregistrer des données (notamment des charges externes).

2- Les bureaux comptables de proximité de l'unité *comptabilité d'entreprise* ont pour mission de contrôler les imputations comptables saisies dans le

système de gestion par les unités. Ils effectuent les éventuels redressements et comptabilisent les différentes opérations qui ne sont pas déléguées aux unités.

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, élaboration des déclarations fiscales et sociales, contrôle de la qualité comptable, production des états financiers (bilan, compte de résultat, annexe, etc.)

## 2.3. Une logique d'arrêté mensuel

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

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

## 2.4. Des contrôles ponctuels

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

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

### 3 • LA PRODUCTION DES COMPTES CONSOLIDÉS DU GROUPE RATP

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

La consolidation des comptes est réalisée à l'aide d'un logiciel de consolidation qui constitue un outil structurant mettant en œuvre des principes et règles comptables régulièrement maintenus à jour. La plupart des liasses de consolidation des entités sont renseignées par les comptables des filiales. Une grande partie des contrôles est réalisée à travers le système de consolidation dans lequel ont été paramétrés de nombreux points de vérification, dont certains sont bloquants. En 2011, le groupe RATP a changé de version de l'outil de consolidation afin de disposer d'un outil plus performant et dont la maintenance reste supportée par l'éditeur de cet outil.

La production des états financiers consolidés est assurée par un secteur de l'unité *comptabilité d'entreprise* pour l'ensemble du périmètre du groupe.

Ce secteur s'assure de la cohérence des données de base qui sont transmises par les filiales et a pour objectif de garantir que les états financiers consolidés sont élaborés dans le respect des normes et règlements en vigueur et qu'ils donnent une vision sincère de l'activité et de la situation du groupe.

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

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

# Rapport des commissaires aux comptes

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

En notre qualité de commissaires aux comptes de la RATP et en réponse à votre demande, nous vous présentons notre rapport sur le rapport établi par le président de votre conseil d'administration relatif aux procédures de contrôle interne et de gestion des risques au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2011.

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

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

Nous avons effectué nos travaux conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France.

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

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

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

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 13 avril 2012  
Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit  
Gérard Morin

Ernst & Young et autres  
Christine Vitrac

# Comptes consolidés

Rapport des commissaires  
aux comptes

33

Compte de résultat consolidé  
au 31 décembre 2011

34

Bilan consolidé  
au 31 décembre 2011

35

Tableau des flux de trésorerie  
consolidés au 31 décembre 2011

36

Tableau de variation  
des capitaux propres

37

Annexes aux comptes  
consolidés du Groupe

37

# Rapport des commissaires aux comptes

## Sur les comptes consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2011

En exécution de la mission qui nous a été confiée par la ministre de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2011, sur :

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

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

## 1. Opinion sur les comptes consolidés

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France, à l'exception du point décrit dans les paragraphes suivants ; 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.

Comme mentionné dans la note 1.1 « Événements et transactions significatifs survenus en 2011, Évolution du cadre réglementaire et contractuel » et la note 3.5. « Immobilisations corporelles », la loi ORTF publiée le 9 décembre 2009 a notamment :

- Limité dans le temps l'exploitation des lignes existantes créées avant le 3 décembre 2009,
- Modifié le régime de propriété des biens historiquement mis à la disposition de la RATP et prévu le principe d'une indemnisation pour les biens transférés,

avec pour conséquence de faire entrer dans le champ d'application d'IFRIC 12 les opérations relatives à l'activité Exploitation des réseaux de transport. Le premier contrat quadriennal dans ce nouveau cadre légal a été signé avec le STIF le 16 mars 2012. Les conséquences comptables de ce nouveau contrat notamment en matière de rémunération des investissements et d'indemnisation des actifs à l'expiration des droits de ligne demeurent en cours d'analyse à la date d'arrêtés des comptes.

Dans ce contexte, la RATP a arrêté ses comptes sur la base du contrat en vigueur jusqu'au 31 décembre 2011 sans tirer les conséquences de la loi et a maintenu dans ses comptes les modalités d'enregistrement, d'amortissement et d'évaluation des actifs appliquées antérieurement, sans être en mesure d'appliquer la norme IFRIC 12 aux actifs de l'EPIC ni de déterminer les flux futurs de trésorerie liés à ses actifs et ainsi de s'assurer que leur valeur d'utilité était au moins égale au montant pour lequel ils sont inscrits à l'actif de son bilan. 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.

## 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 appréciations auxquelles nous avons procédé, outre celles ayant conduit à la réserve mentionnée ci-dessus :

### Avantages au personnel

La note 23 de l'annexe Intitulée « Provisions pour avantages au personnel » détaille les avantages postérieurs à l'emploi et les autres avantages à long terme provisionnés au bilan ainsi que la méthode d'évaluation des dites provisions.

La note 30.2. mentionne les engagements en matière d'avantages au personnel dont le coût est étalé et qui de ce fait ne sont pas provisionnés dans les comptes consolidés.

Nous avons examiné le recensement, l'évaluation et le traitement comptable de ces engagements et provisions et nous avons vérifié que les notes 3.15., 23. et 30.2. de l'annexe donnent une information appropriée.

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

## 3. Vérification spécifique

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

À l'exception de l'incidence éventuelle des faits exposés dans la première partie de ce rapport, nous n'avons pas d'autres observations à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 13 avril 2012  
Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit  
Gérard Morin

Ernst & Young et autres  
Christine Vitrac

# État du résultat global

Les états financiers sont présentés en milliers d'euros

## 1 • COMPTE DE RÉSULTAT

	Notes	31/12/11	31/12/10
Chiffre d'affaires	Note 5	4 982 522	4 570 127
Autres produits des activités ordinaires		69 552	75 610
<b>Produits des activités ordinaires</b>		<b>5 052 074</b>	<b>4 645 737</b>
Achats consommés		-327 905	-235 903
Autres achats et charges externes		-746 166	-709 848
Impôts, taxes et versements assimilés	Note 9	-182 370	-203 456
Charges de personnel	Note 6	-2 714 301	-2 565 760
Autres charges d'exploitation		-30 817	-32 476
<b>EBITDA (Excédent Brut d'Exploitation)</b>		<b>1 050 515</b>	<b>898 294</b>
Dotations aux amortissements		-554 597	-530 828
Dotations et reprises aux provisions	Note 24	-14 459	38 218
Résultat de cession d'actifs	Note 7	40 494	4 718
Effets des opérations du périmètre	Note 7	35 744	
Pertes de valeur		2 291	0
Autres produits et charges opérationnels		-300	2 543
<b>Résultat opérationnel</b>		<b>559 688</b>	<b>412 945</b>
Produits financiers	Note 8	7 869	9 188
Charges financières	Note 8	-221 452	-223 560
<b>Résultat avant impôts</b>		<b>346 105</b>	<b>198 573</b>
Quote part dans le résultat des entreprises associées	Note 16	3 884	3 401
Impôts sur le résultat	Note 9	-10 897	-10 582
<b>Résultat net de l'ensemble consolidé</b>		<b>339 092</b>	<b>191 392</b>
Résultat net des activités cédées		242	-
<b>dont Résultat net - Part du Groupe</b>		<b>337 330</b>	<b>186 228</b>
dont Résultat - Participation ne donnant pas le contrôle		2 004	5 164

## 2 • AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL

	Notes	31/12/11	31/12/10
<b>Résultat net de la période</b>		<b>339 092</b>	<b>191 392</b>
Écarts actuariels net d'impôts		-30 918	-43 968
Juste valeur des titres AFS		400	2 037
Couverture de flux de trésorerie net d'impôts		14 529	15 116
Écarts de conversion net d'impôts		2 150	5 436
Quote part autres éléments du résultat global des mises en équivalence net impôts		134	371
Produits et charges comptabilisés en autres éléments du résultat global		-13 706	-21 008
<b>Résultat global total</b>		<b>325 386</b>	<b>170 384</b>
dont			
Part du Groupe		323 952	164 273
Participation ne donnant pas le contrôle		1 434	6 111

Le montant des écarts actuariels correspond principalement à l'impact de la baisse du taux d'actualisation entre décembre 2010 et décembre 2011.

Les impôts concernent uniquement les filiales, la RATP EPIC ne payant pas d'impôt sur le résultat. Les effets d'impôts sur les autres éléments du résultat global sont présentés en note 10.

# Bilan consolidé

Actif	Note	31/12/11	31/12/10	Passif et capitaux propres	Note	31/12/11	31/12/10
				Dotation en capital		433 367	433 367
Goodwill net	Note 10	167 382	74 970	Contre-valeur des immobilisations mises à disposition		250 700	250 700
Immobilisations incorporelles	Note 11	352 921	252 134	Réserves		1 854 719	1 696 867
Immobilisations corporelles	Note 12	8 632 224	8 261 883	Résultat de la période		337 330	186 228
				<b>Capitaux propres-part du Groupe</b>		<b>2 876 116</b>	<b>2 567 162</b>
Participations dans les entreprises associées	Note 16	133 696	46 275	Intérêts minoritaires		10 312	29 886
Actifs financiers disponibles à la vente	Note 18	10 088	10 318				
Instruments financiers dérivés	Note 28	331 056	290 742	<b>Capitaux propres</b>		<b>2 886 428</b>	<b>2 597 048</b>
Autres actifs financiers	Note 19	590 525	547 238				
Impôts différés actifs		12 715	3 790	Provisions pour avantages aux salariés	Note 23	596 688	526 922
<b>Actif non-courant</b>		<b>10 230 607</b>	<b>9 487 350</b>	Autres provisions	Note 24	138 860	120 087
Stocks et en-cours	Note 20	182 034	164 798	Dettes financières	Note 25	6 033 147	4 863 220
Clients et autres débiteurs	Note 21	664 154	674 909	Instruments financiers dérivés	Note 28	10 351	17 436
Créances d'impôt sur le résultat		1 567	1 341	Impôts différés passif		25 857	9 202
				Autres créditeurs		6 687	25 095
				<b>Passifs non courant</b>		<b>6 811 590</b>	<b>5 561 962</b>
Instruments financiers dérivés	Note 28	16 263	13 777	Autres provisions	Note 24	69 963	52 338
Autres actifs financiers courants	Note 19	477 221	437 525	Dettes financières - Courant	Note 25	1 103 428	1 659 438
Trésorerie et équivalents de trésorerie	Note 22	705 374	323 830	Instruments financiers dérivés	Note 28	17 842	14 633
Actifs détenus en vue de la vente	Note 15	10 952	146 124	Fournisseurs et autres créditeurs	Note 26	1 396 119	1 358 476
				Dettes d'impôt sur le résultat		2 802	5 759
<b>Actif courant</b>		<b>2 057 565</b>	<b>1 762 304</b>	<b>Passif courant</b>		<b>2 590 154</b>	<b>3 090 644</b>
<b>Total de l'actif</b>		<b>12 288 172</b>	<b>11 249 654</b>	<b>Total du passif et des capitaux propres</b>		<b>12 288 172</b>	<b>11 249 654</b>

# Tableau des flux de trésorerie consolidé

	Notes	31/12/11	31/12/10
<b>Résultat net total consolidé</b>		<b>339 334</b>	<b>191 393</b>
Élimination du résultat des mises en équivalence		-3 884	-3 401
Élimination des amortissements et provisions		570 035	490 137
Élimination des profits/pertes de réévaluation (juste valeur)		1 634	3 869
Élimination des résultats de cession		-66 820	-5 182
Élimination des produits de dividendes		-44	-99
Élimination impact actualisation		6 296	4 071
<b>Capacité d'autofinancement après coût de l'endettement et impôts</b>		<b>846 551</b>	<b>680 789</b>
Élimination de la charge (produit) d'impôt		10 896	10 582
Incidence de la variation du BFR	Note 21	-14 759	33 166
Impôts payés		-14 960	-7 997
<b>Flux de trésorerie liés à l'activité opérationnelle</b>		<b>827 727</b>	<b>716 540</b>
Incidence des variations de périmètre		-3 534	-11 604
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	Notes 11 et 12	-1 499 276	-1 262 064
Acquisition d'actifs financiers		-38 934	-67 668
Variation des prêts et avances consentis		-6 660	1 386
Variation du BFR sur investissements		25 798	-44 965
Subventions d'investissement reçues	Notes 11 et 12	495 798	326 572
Subventions d'investissement à recevoir		9 824	-15 315
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		11 088	20 288
Cession d'actifs financiers		700	90
Dividendes reçus		5 633	751
Autres flux liés aux opérations d'investissement		-4	-126
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>		<b>-999 567</b>	<b>-1 052 655</b>
Augmentation de capital	Note 3		150 000
Emission d'emprunts		1 214 949	849 720
Emission de billets de trésorerie		479 885	612 463
Remboursement d'emprunts		-556 724	-522 109
Remboursement de billets de trésorerie		-612 463	-655 102
Variation des intérêts courus non échus		19 232	3 502
Dividendes payés aux minoritaires		-2 692	-2 313
Autres flux liés aux opérations de financement		1 681	-38
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>		<b>543 869</b>	<b>436 124</b>
Incidence de la variation des taux de change		-1 159	2 842
<b>Variation de la trésorerie</b>		<b>370 870</b>	<b>102 852</b>
Trésorerie d'ouverture		250 996	148 289
Trésorerie de clôture	Note 22	621 866	250 996
<b>Variation de la trésorerie</b>		<b>370 870</b>	<b>102 706</b>

# Tableau de variation des capitaux propres

	Capital	Contrevaieur des immobilisations mise 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
<b>Capitaux propres 31 décembre 2009</b>	283 367	250 700	-9 356	2 611	-871	-32 872	1 756 424	2 250 002	23 572	2 273 574
Résultat net de l'exercice							186 228	186 228	5 164	191 392
Autres éléments du résultat global			4 840	-43 947	2 036	15 116		-21 955	947	-21 008
<b>Résultat global total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4 840</b>	<b>-43 947</b>	<b>2 036</b>	<b>15 116</b>	<b>186 228</b>	<b>164 273</b>	<b>6 111</b>	<b>170 384</b>
Autres transactions entre actionnaires								0	-903	-903
Autres variations	150 000						2 887	152 887	1 106	153 993
<b>Capitaux propres 31 décembre 2010</b>	<b>433 367</b>	<b>250 700</b>	<b>-4 517</b>	<b>-41 336</b>	<b>1 165</b>	<b>-17 756</b>	<b>1 945 539</b>	<b>2 567 162</b>	<b>29 886</b>	<b>2 597 048</b>
Résultat net de l'exercice							337 330	337 330	2 004	339 334
Autres éléments du résultat global			2 553	-31 399	610	14 531		-13 706	-570	-14 276
<b>Résultat global total</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2 553</b>	<b>-31 399</b>	<b>610</b>	<b>14 531</b>	<b>337 330</b>	<b>323 625</b>	<b>1 434</b>	<b>325 058</b>
Autres transactions entre actionnaires							-1 428	-1 428	-11 428	-12 857
Autres variations							-13 242	-13 242	-9 579	-22 822
<b>Capitaux propres au 31 décembre 2011</b>	<b>433 367</b>	<b>250 700</b>	<b>-1 964</b>	<b>-72 735</b>	<b>1 775</b>	<b>-3 225</b>	<b>2 268 199</b>	<b>2 876 116</b>	<b>10 312</b>	<b>2 886 428</b>

## 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. La RATP est désignée par l'autorité organisatrice des trans-

ports en Île-de-France, le Syndicat des transports en Île-de-France (STIF), pour assurer la gestion du métro et d'autres transports urbains de Paris et de sa proche banlieue : autobus, tramway et une partie des lignes A et B du RER.

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

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

Les comptes consolidés du Groupe au 31 décembre 2011 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 13 avril 2012.

# 1 • ÉVÉNEMENTS ET TRANSACTIONS SIGNIFICATIFS SURVENUS EN 2011

## 1.1 Évolution du cadre réglementaire et contractuel

Le règlement européen relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (règlement OSP) adopté le 23 octobre 2007 est entré en vigueur le 3 décembre 2009. Il définit la manière dont les autorités compétentes peuvent intervenir dans le domaine des transports publics en précisant les conditions à respecter pour, d'une part, confier le service à une entreprise et, d'autre part, octroyer des compensations de service public en contrepartie des coûts supportés ; il limite par ailleurs dans le temps la durée des droits d'exploitation de lignes confiés aux opérateurs de transport public.

Jusqu'à l'entrée en vigueur de ce règlement, l'EPIC RATP bénéficiait de droits d'exploitation perpétuels sur les lignes qui lui avaient été confiées dans le cadre du décret de 1949 et de l'ordonnance de 1959.

La loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (loi ORTF) prévoit dans son article 5

l'adaptation de la réglementation des transports de voyageurs en Île-de-France en modifiant les dispositions de l'ordonnance de 1959.

Ainsi la loi :

- Décide que l'exploitation des lignes existantes créées avant le 3 décembre 2009 se poursuivra dans le cadre des conventions en cours conformément aux règles applicables à cette date 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). Ces durées d'exploitation s'appliquent sauf stipulation conventionnelle antérieure manifestant l'accord entre l'autorité organisatrice et l'opérateur prévoyant expressément une date antérieure ; les droits d'exploitation des lignes confiés à la RATP sont désormais limités dans le temps ;
- Définit le cadre de rémunération de la RATP dans ses missions de gestionnaire de l'infrastructure et d'exploitant des lignes en assurant une rémunération appropriée des capitaux engagés ;
- À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010 modifie le régime de propriété des biens historiquement mis à disposition ou créés par la RATP ;
- Reconnaît à la RATP la qualité de gestionnaire de l'infrastructure des réseaux de métro et de RER (dans la limite des compétences reconnues à Réseau ferré de France), dont elle assure l'exploitation à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2010.

À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, les conséquences de cette loi sur le régime de propriété des biens sont les suivantes :

Type de biens	Matériels roulants et matériels d'entretien du matériel roulant « biens de retour ».	Biens relatifs à l'infrastructure.	« Biens de reprise » Il s'agit de biens nécessaires à l'exploitation : • Les centres bus ; • Les ateliers, ...	Biens affectés aux activités administratives, sociales ou de formation.
Régime de propriété	Ces biens appartenant initialement à la RATP, ils sont devenus la propriété du STIF. La RATP en conserve le contrôle (équivalent à un régime de quasi propriétaire). Le STIF entrera en possession des biens à la fin des contrats.	Pour la partie des biens qui appartenait initialement à l'État et au STIF, ces biens sont devenus la propriété de la RATP.	Pour la partie des biens qui appartenait initialement à l'État et au STIF, ces biens sont devenus la propriété de la RATP. Le STIF a la capacité de reprendre ces biens en fin de contrat contre une indemnisation de la RATP.	Pour la partie des biens qui appartenait initialement au STIF, ces biens sont devenus la propriété de la RATP.
Modalités de rémunération du transfert	Transfert à titre gratuit.	Transfert à titre gratuit.	Transfert avec indemnisation du STIF.	Transfert avec indemnisation du STIF.

Le décret d'application n° 2011-320 est paru au journal officiel le 25 mars 2011. Il précise les natures de biens relevant des quatre catégories précitées ci-dessus et indique les dates butoirs pour définir une liste de chacun de ces biens par catégorie et mettre en place les conventions d'indemnisation des actifs transférés et de définition des rémunérations par activité.

La liste des biens par catégorie ayant fait l'objet d'un transfert de propriété a été approuvée par des arrêtés ministériels publiés le 7 novembre 2011, le 13 décembre 2011 et le 5 janvier 2012.

Le décret fixe par ailleurs les dates limites suivantes :

- Le 25 mars 2012 pour l'établissement de la liste des biens de reprise historiquement détenus par la RATP, le STIF et l'État ;
- Le 25 mars 2012 pour l'établissement d'une convention pluriannuelle entre le STIF et la RATP fixant notamment la rémunération de la RATP au titre de ses missions de gestionnaire d'infrastructure. Le contrat STIF signé le 16 mars 2012 répond à cet objectif ;
- Au plus tard dans un délai de six mois après la publication des listes de biens ayant fait l'objet de transfert de propriété (biens de reprise et biens propres)

pour fixer le montant et les modalités de versement des indemnisations au STIF ;

- Le 25 mars 2013 pour l'établissement d'une convention pluriannuelle entre le STIF et la RATP fixant les modalités de rémunération versée à la RATP sur les biens de retour.

Le contrat RATP-STIF régissant les rémunérations de la RATP pour la période 2008-2011, signé avant l'entrée en vigueur du règlement OSP est arrivé à échéance au 31 décembre 2011.

Au 31 décembre 2011, les conventions fixant les rémunérations n'étaient pas arrêtées et le nouveau cadre contractuel n'était pas disponible. Le contrat pluriannuel 2012-2015 fixant les relations contractuelles entre le STIF et la RATP a été présenté aux conseils d'administration des deux entités le 14 mars 2012 et signé le 16 mars 2012. Les conséquences comptables de ce nouveau contrat notamment en matière de rémunération des investissements et d'indemnisation des actifs à l'expiration des droits de ligne demeurent en cours d'analyse à la date d'arrêtés des comptes. Dans l'attente de la finalisation de cette analyse, la RATP a maintenu dans ses comptes arrêtés le 13 avril 2012 les modalités d'enregistrement des actifs immobilisés, les modalités d'amortissement et d'évaluation des actifs appliquées antérieurement sans être en mesure d'appliquer IFRIC 12 ni de tirer les conséquences de la loi et n'a pas été en mesure de déterminer les flux futurs de trésorerie liés à ces actifs nécessaires pour la réalisation des tests de dépréciation (note 3.6.1).

## 1.2 Développement du groupe RATP

### 1.2.1 ACQUISITION DES ACTIFS SUITE À LA CESSION DES TITRES TRANSDEV

La RATP, actionnaire à 25,6 % de Transdev, a conclu le 4 mai 2010 un accord avec Veolia Environnement et la caisse des Dépôts pour sortir du capital de cette société en échange d'actifs français et internationaux appartenant à Transdev et à Veolia Transport. Ces opérations ont été finalisées le 3 mars 2011.

Dans le cadre de cette sortie de la RATP au capital de Transdev, RATP Développement a pris le contrôle de 16 filiales issues des groupes Transdev et Veolia Transport situées principalement au Royaume-Uni, en Suisse et en France.

La levée de la condition suspensive de l'autorité française de la concurrence fin 2010 a conduit le groupe RATP à considérer qu'il prenait le contrôle de ces sociétés à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011 en amont de la date de finalisation juridique des opérations.

À l'occasion de cette opération, le pourcentage de détention de RATP dans RATP Développement est passé de 97,32 % à 100 % suite à l'acquisition des titres antérieurement détenus par Transdev pour un prix de 2,5 M€.

Les impacts de ce regroupement sont décrits en note 4.1.

### 1.2.2 PROTOCOLE D'ACCORD POUR UN NOUVEAU SYSTRA

Le 30 juin 2011, la RATP et la SNCF ont abouti à un accord visant à développer l'ingénierie du transport autour de leur filiale commune Systra. Cette refondation de Systra a consisté à lui apporter les filiales propres d'ingénierie des deux entreprises (Xelis pour la RATP, Inexia pour la SNCF) et faire évoluer la gouvernance du groupe. À ce stade, le groupe RATP apporte 49 % de la société Xelis au groupe Systra en échange de titres Systra.

À compter du 30 juin 2011, le groupe RATP perd avec la SNCF le contrôle conjoint du groupe Systra et transfère le contrôle exclusif de la société Xelis à Systra. Le groupe Systra dont Xelis est à compter de cette date intégré selon la méthode de la mise en équivalence.

À l'issue de cette opération, le groupe Systra est détenu à hauteur de 39,66 % contre 35,85 % auparavant.

Les effets de cette opération sur les comptes consolidés sont décrits en note 4.2.

Enfin, dans l'accord signé le 30 juin 2011, il est prévu qu'au plus tôt dans les six mois suivant la réalisation des apports initiaux et au plus tard le 31 décembre 2012, Systra devienne actionnaire à 100 % de Xelis par apport des 51 % du capital de la participation encore détenue par la RATP. Cette opération a eu lieu le 3 janvier 2012. De fait, au 31 décembre 2011, selon IFRS 5, la valeur de Xelis est présentée séparément au bilan en actif détenu en vue de la vente.

## 1.3 Nouvelles émissions obligataires

La RATP a émis trois emprunts en 2011 :

- 600 M€ en avril 2011 avec une échéance avril 2023 et un taux coupon de 4,125 % ;
- 50 M€ en juillet 2011 avec une échéance en juillet 2031 et un taux coupon de 4,11 % ;
- 450 M€ en octobre 2011 avec une échéance en octobre 2026 et un taux coupon de 3,750 %.

## 1.4 Fiscalité sur les contributions forfaitaires du STIF

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

Au titre de l'exercice 2011, la RATP facture le STIF sans TVA, conformément à l'analyse exposée à la DLF.

La RATP considère quelle que soit l'issue de ce dossier, que les conséquences de cette position seront neutres sur le résultat 2011.

## 2 • RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

### 2.1 Règles et méthodes comptables

En application du règlement européen 1606/2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du groupe RATP, arrêtés au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2011 sont établis conformément aux normes comptables internationales édictées par l'IASB (*International Accounting Standards Board*) et adoptées par l'Union Européenne.

Ce référentiel est disponible sur le site de la Commission européenne à l'adresse suivante : [http://ec.europa.eu/internal\\_market/accounting/ias\\_fr.htm#adopted-commission](http://ec.europa.eu/internal_market/accounting/ias_fr.htm#adopted-commission).

Les bases d'évaluation utilisées pour l'établissement des états financiers sont le coût historique, à l'exception des AFS et des dérivés (instruments de couverture) évalués à la juste valeur.

### 2.2 Présentation des normes

#### 2.2.1 NORMES ET INTERPRÉTATIONS PUBLIÉES PAR L'IASB ET D'APPLICATION OBLIGATOIRE AUX EXERCICES OUVERTS À COMPTER DU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2011

Les normes, amendements suivants ont peu d'impact pour le Groupe dans les comptes du 31 décembre 2011 :

- IAS 24 révisée, Information relative aux parties liées, allègement des informations à fournir par les entreprises publiques et précisions apportées à la définition d'une partie liée. Les conséquences en matière d'informations à fournir ne modifient pas celles présentées par le groupe jusqu'alors (note 4.22).

Les interprétations, amendements suivants sont sans incidence sur les états financiers du groupe RATP au 31 décembre 2011 :

- Amendements d'IAS 32, Classement des droits de souscription émis en devises ;
- Amendement d'IFRIC 14, Paiements d'avance d'exigences de financement minimal ;
- IFRIC 19, Extinction d'une dette financière par émission d'actions.

#### 2.2.2 NORMES ET INTERPRÉTATIONS NON APPLIQUÉES PAR ANTICIPATION POUR LA PRÉPARATION DES COMPTES CONSOLIDÉS 2011

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation les normes et interprétations applicables à compter d'un exercice postérieur au 31 décembre 2011 qu'elles soient ou non adoptées par la Commission européenne.

#### 2.2.3 APPLICATION D'IFRIC 12

À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011, le Groupe a appliqué IFRIC 12 aux filiales (cf. note 14). La non application à l'activité Opérateur de transport de l'EPIC RATP est décrite au § 1.1.

### 2.3 Estimations et jugements

Pour établir les comptes du Groupe, la direction doit procéder à des estimations dans la mesure où de nombreux éléments inclus dans les états

financiers ne peuvent être précisément évalués. La direction est amenée à réviser ces estimations en cas de changement des circonstances sur lesquelles elles étaient fondées ou par suite de nouvelles informations ou d'un surcroît d'expérience. En conséquence, les estimations retenues au 31 décembre 2011 pourraient être sensiblement modifiées.

Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

- La dépréciation des actifs, essentiellement les immobilisations corporelles (cf. note 3.5), les stocks (cf. note 3.10) et les *goodwill* (cf. note 3.3) ;
- Les provisions pour risques, principalement la provision pour démantèlement (cf. note 24), et les éléments relatifs aux avantages du personnel (cf. note 23) ;
- L'évaluation à la juste valeur des instruments financiers (cf. note 25.4) ;
- L'évaluation des risques de contrepartie des dépôts dans le cadre des contrats de *leasehold* (cf. note 13) ;
- La reconnaissance des impôts différés actifs (cf. note 9) ;
- La comptabilisation des contrats de concession exploités par les filiales (cf. note 14) ;
- La détermination de la date de contrôle des entrées de périmètre issues de l'opération de cession des titres Transdev (cf. note 1.2.1) ;
- La détermination des écarts d'acquisition.

Les principales méthodes comptables appliquées lors de la préparation des états financiers consolidés sont exposées ci-après. Sauf indication contraire, ces méthodes ont été appliquées de façon permanente à toutes les périodes présentées.

Le *cash* collatéral sur les *swaps* de flux liés aux *leases* terminés a été reclassé du poste « Trésorerie et équivalents de trésorerie » au poste « Dépôts et cautionnements » au sein des actifs financiers courants afin de mieux refléter le caractère de disponibilité des instruments concernés (435 millions d'euros au 31 décembre 2010 et 367 millions d'euros au 31 décembre 2009). L'effet de ce reclassement est reflété directement au bilan consolidé et dans le tableau des flux de trésorerie consolidé pour l'exercice comparatif 2010 et dans les notes 19.2 et 22. Ce reclassement est sans effet sur l'endettement financier net présenté en note 25.2

Les états financiers consolidés ont été élaborés en respectant les principes de continuité d'exploitation et d'indépendance des exercices. Ils ont été établis selon le principe du coût historique, à l'exception des actifs financiers disponibles à la vente qui sont évalués à leur juste valeur et des actifs et passifs financiers évalués à la juste valeur en contrepartie du compte de résultat (instruments dérivés compris).

## 3 • PRINCIPES COMPTABLES

### 3.1 Consolidation

#### 3.1.1 DÉTERMINATION DU PÉRIMÈTRE ET MÉTHODES DE CONSOLIDATION

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

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

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

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

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

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

#### Cas particulier de la SA HLM Logis Transports

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

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

- La réglementation HLM impose des contraintes financières (restriction du bénéfice distribuable, restriction des droits au boni de liquidation...) qui limitent le pouvoir de diriger la politique financière d'une telle filiale et d'en recueillir des avantages économiques ;
- La dette des sociétés HLM est, dans sa quasi-totalité garantie, opération par opération, par les collectivités publiques concernées. Par conséquent, la RATP ne porte pas les risques de remboursement des emprunts de Logis Transports ;
- La RATP exerce une influence sur certains aspects de gestion de Logis Transports sans que cette influence puisse être qualifiée de contrôle. La RATP ne dispose pas des actifs de Logis Transports comme pourrait le faire un actionnaire de référence. Les actifs de Logis Transports sont les terrains et immeubles de logements conventionnés. Ces actifs ont des restrictions très importantes en ce qui concerne leur cession (impossible en dehors du monde HLM). Ces actifs 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 collectives locales. L'attribution des logements aux agents RATP fait l'objet d'un examen en commission d'attribution au même titre et selon les mêmes modalités que pour les candidats externes.

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

Les principaux éléments financiers de la SA HLM Logis Transports sont présentés dans la note 18.

### 3.1.2 REGROUPEMENTS D'ENTREPRISES

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

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

Ce *goodwill* est évalué dans la monnaie fonctionnelle de l'entité acquise et est inscrit à l'actif du bilan consolidé.

Le Groupe a la possibilité d'opter, transaction par transaction, à la date d'acquisition, pour une évaluation des participations ne donnant pas le contrôle soit à la juste valeur (« *goodwill complet* ») soit à la quote-part dans la juste valeur de l'actif net identifiable de l'entreprise acquise.

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

### 3.1.3 ENGAGEMENTS D'ACHAT D'INTÉRÊTS MINORITAIRES

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

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

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

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

## 3.2 Conversion

### 3.2.1 MONNAIE DE FONCTIONNEMENT ET MONNAIE DE PRÉSENTATION

Les états financiers consolidés sont présentés en Euros qui est la monnaie de présentation du Groupe. Les éléments inclus dans les états financiers de chacune des entités du Groupe sont évalués en utilisant la monnaie du principal environnement économique dans lequel l'entité exerce ses activités (« *la monnaie fonctionnelle* »).

## 3.2.2 CONVERSION DES ÉTATS FINANCIERS DES FILIALES ÉTRANGÈRES

Les états financiers des filiales dont les monnaies fonctionnelles sont différentes de celle de la maison mère, ont été convertis en Euros selon la méthode suivante :

- Les comptes de bilan sont convertis sur la base des taux de change en vigueur à la date de clôture ;
- Les comptes de produits et de charges sont convertis, par simplification, sur la base du taux moyen de la période.

Les différences de conversion sur le résultat et les capitaux propres sont portées directement en autres éléments du résultat global sous la rubrique « *Réserves de conversion* » pour la part du Groupe et sous la rubrique « *intérêts minoritaires* » pour la part des minoritaires. Lors de la cession d'une société étrangère, les différences de conversion comptabilisées en autres éléments du résultat global s'y rapportant sont reconnues en résultat, en profit ou perte de cession.

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

## 3.3 Goodwill

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

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

## 3.4 Immobilisations incorporelles

### 3.4.1 FRAIS DE RECHERCHE ET DE DÉVELOPPEMENT

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

### 3.4.2 AUTRES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les autres immobilisations incorporelles figurent au bilan à leur valeur historique et sont systématiquement amorties sur leur durée d'utilité.

Les logiciels sont amortis linéairement sur une durée de 3 à 10 ans. Seuls les coûts de développements spécifiques et de paramétrages particuliers de système de gestion transversaux à la RATP EPIC sont amortis sur 10 ans.

## 3.5 Immobilisations corporelles

En liaison avec le règlement européen OSP du 23 octobre 2007 (entrée en vigueur le 3 décembre 2009), la loi ORTF (note 1 : Événements et faits significatifs) modifie à compter du 1<sup>er</sup> 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 loi prévoit le transfert de la propriété juridique à la RATP des biens constitutifs de l'infrastructure gérée par la RATP et appartenant au STIF ou à l'État à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, ces biens étant transférés à titre gratuit ;
- L'ensemble des biens nécessaires à l'exploitation des services de voyageurs -notamment les matériels roulants et les matériels d'entretien du matériel roulant- font l'objet d'un transfert de propriété juridique au STIF au 1<sup>er</sup> janvier 2010 à titre gratuit. 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 sauf mention différente dans la convention pluriannuelle entre la RATP et le STIF que le STIF effectue le rachat des biens à leur valeur nette comptable, nette de toute subvention, au terme de la durée des droits d'exploitation de la RATP ;
- Les autres biens nécessaires à l'exploitation (biens de reprise), autres que ceux mentionnés aux deux paragraphes précédents, sont apportés en pleine propriété à la RATP au 1<sup>er</sup> janvier 2010 ; 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 appartenant au STIF ou à l'État qui ne sont pas affectés à l'exploitation et qui sont utilisés par la RATP pour des activités administratives, sociales ou de formation sont à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2010, apportés en pleine propriété à la RATP. Ces transferts à la RATP donnent lieu au versement d'une indemnité au STIF, non déterminée à cette date.

Le décret d'application n° 2011-320 indique les dates butoirs pour mettre en place les conventions d'indemnisation des actifs transférés (biens de reprise et biens propres). Il prévoit un délai de six mois au plus tard après la publication des listes de biens pour fixer le montant et les modalités de versement des indemnités du STIF. Au 31 décembre 2011, les modalités financières de transfert des biens de reprise et des biens propres restent à définir.

En conséquence, les immobilisations mises à disposition ou appartenant à la RATP ont été inscrites au bilan consolidé à leur coût d'acquisition ou à leur coût de production ou à la juste valeur lors de l'entrée dans le périmètre.

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

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

Certains actifs ont bénéficié de subventions d'investissements (cf. note 3.9).

Pour les biens qui font l'objet d'une obligation de démantèlement, le coût prévisionnel de cette obligation est inclus dans le coût d'acquisition du bien correspondant et figure également en provisions (cf. notes 3.14 et 24).

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

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

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

## 3.6 Dépréciation d'actifs

### 3.6.1. DÉPRÉCIATION DES UNITÉS GÉNÉRATRICES DE TRÉSORERIE (UGT)

Selon la norme IAS 36, les actifs à tester sont regroupés en Unités génératrices de trésorerie.

Une Unité génératrice de trésorerie 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.

Dans l'attente de la finalisation du projet de séparation comptable des activités Gestionnaire d'infrastructure et opérateur de transport, l'ensemble des activités de l'« EPIC RATP » constitue une seule UGT.

Les autres UGT sont définies en fonction de l'activité et de la zone géographique : France/Suisse, Italie, USA, Royaume-Uni.

Conformément aux exigences de la norme, 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 tous les actifs.

Lorsqu'il existe un indice de perte de valeur, la valeur nette comptable de l'actif immobilisé est comparée à sa valeur recouvrable, celle-ci étant définie comme la plus élevée entre la juste valeur diminuée des coûts de la vente et la valeur d'utilité. 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 en utilisant un taux d'actualisation approprié à la nature de l'activité.

Le test réalisé sur l'UGT EPIC RATP lors de la transition IFRS au 1<sup>er</sup> janvier 2006 a été fondé sur une projection des *cash flow* nets après paiement des investissements sur la période 2006/2011 (année supposée de fin du futur contrat STIF) et sur une valeur résiduelle supposée égale à la valeur nette comptable. Le test a retenu l'hypothèse d'une valeur de cession théorique en fin de contrat (supposée pour les besoins spécifiques de ce test et de façon prudente au moins égale à la valeur nette comptable). Ce test n'avait pas mis en évidence de perte de valeur.

Comme indiqué ci avant (note 1 : Évolution du cadre réglementaire et contractuel) la loi ORTF fixe dans le temps les droits d'exploitation des lignes confiées à la RATP, définit les régimes de propriété des biens et le sort des biens à l'expiration des contrats, fixe les modalités de rémunération pour la gestion de l'infrastructure et pour l'exploitation des lignes de manière à assurer la couverture des coûts et la rémunération des capitaux engagés. Les hypothèses de calcul des tests de dépréciation seront donc modifiées.

Le contrat pluriannuel 2012-2015 fixant les relations contractuelles entre le STIF et la RATP a été présenté aux conseils d'administration des deux entités le 14 mars 2012 et signé le 16 mars 2012. Les conséquences comptables de ce nouveau contrat notamment en matière de rémunération des investissements et d'indemnisation des actifs à l'expiration des droits de ligne demeurent en cours d'analyse à la date d'arrêté des comptes.

Dans l'attente de la finalisation de cette analyse, la RATP n'a pas été en mesure au 31 décembre 2011 de déterminer les flux futurs de trésorerie liés à ses actifs et ainsi de s'assurer que leur valeur d'utilité était au moins égale au montant pour lequel ils sont inscrits à l'actif de son bilan. Il n'a donc pas été réalisé de test de dépréciation au 31 décembre 2011.

Des tests de dépréciation ont été réalisés sur les autres UGT existantes au 31 décembre 2011. Compte tenu du contexte du marché des transports publics italiens se traduisant par la réduction significative des subventions versées aux opérateurs de transport, une perte de valeur a été constatée sur l'UGT italienne conduisant à déprécier la totalité du *goodwill*, soit 6,1 M€. Aucune autre perte de valeur n'a été constatée sur les autres UGT.

### 3.6.2 DÉPRÉCIATION DES AUTRES ACTIFS

Pour tout actif non financier, lorsqu'il existe un indice de perte de valeur, un test de dépréciation est effectué : la valeur nette comptable de l'actif non financier est comparée à sa valeur recouvrable, celle-ci étant définie comme la plus élevée du prix de vente net des coûts de sortie, ou de la valeur d'utilité.

### 3.7 Actifs financiers

En application d'IAS 39, les actifs financiers du Groupe sont classés dans l'une des trois catégories suivantes : les actifs financiers disponibles à la vente, les prêts et créances (autres actifs financiers) et les actifs financiers évalués à la juste valeur en contrepartie du résultat (instruments financiers dérivés). Lors de leur comptabilisation initiale, les actifs financiers sont évalués à leur coût d'achat, coûts de transaction inclus et jugé représentatif de la juste valeur. Les actifs financiers sont comptabilisés à la date de transaction.

#### 3.7.1 ACTIFS FINANCIERS DISPONIBLES À LA VENTE

Les actifs financiers disponibles à la vente sont essentiellement composés de titres de participation non consolidés et de quelques titres de SICAV, parts d'OPCVM et de fonds commun de placement 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 plus ou moins values constatées sont comptabilisées dans les capitaux propres jusqu'à leur cession. Cependant, s'il existe une indication objective de dépréciation durable d'un actif financier disponible à la vente, la perte cumulée est comptabilisée en résultat de manière irréversible s'il s'agit d'instruments de capitaux propres.

Les titres pour lesquels il ne peut être établi de juste valeur demeurent inscrits à leur coût corrigé d'éventuelles dépréciations à caractère durable.

#### 3.7.2 PRÊTS ET CRÉANCES (AUTRES ACTIFS FINANCIERS)

Les autres actifs financiers sont essentiellement composés de créances rattachées à des participations, prêts, dépôts et cautionnements.

L'ensemble de ces actifs financiers est évalué initialement à la juste valeur puis au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Ces actifs financiers font l'objet de test de perte de valeur dès l'apparition d'indices indiquant que leur valeur recouvrable serait inférieure à leur valeur au bilan. La perte de valeur éventuelle est enregistrée au résultat.

#### 3.7.3 INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Dans le cadre de sa gestion du risque de change, du risque de taux d'intérêt et du risque de fluctuation du prix du gazole, le Groupe souscrit des contrats à terme de taux, de devises, ou de matières (carburant) et utilise des instruments financiers tels que les *swaps*, *caps*, *floors* et *swaptions*.

L'utilisation de ces instruments a pour seul objet de couvrir les risques auxquels le Groupe est exposé. La gestion de ces risques est assurée de façon centralisée par la trésorerie du siège dans le cadre des limites fixées par la direction financière du Groupe.

##### 3.7.3.1 Présentation des instruments dérivés au bilan

Les instruments dérivés sont présentés au bilan en actifs financiers ou en passifs financiers.

Conformément à la norme IAS 39, les instruments dérivés sont mesurés à leur juste valeur lors de leur comptabilisation initiale, et réévalués lors de chaque clôture comptable jusqu'à leur dénouement. À chaque clôture, la juste valeur des instruments dérivés est obtenue par référence à la valeur de marché estimée à partir de modèles de valorisation communément utilisés par les intervenants sur le marché.

Le mode de comptabilisation des instruments dérivés varie selon qu'ils sont désignés comme éléments de couverture de juste valeur, de couverture de flux de trésorerie, ou qu'ils ne sont pas qualifiés d'éléments de couverture.

##### 3.7.3.2 Instruments dérivés de couverture

Pour les opérations de couverture, le Groupe retient les modalités prévues par l'IAS 39 en matière de comptabilité de couverture : les instruments financiers dérivés sont comptabilisés au bilan à la juste valeur à la clôture, et en fonction de la qualification de la couverture.

###### *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 de façon symétrique, et leurs variations enregistrées simultanément en compte de résultat. Les impacts nets en résultat correspondent à la part d'inefficacité de la couverture.

###### *Couverture de flux de trésorerie :*

Cette désignation concerne les instruments qui viennent couvrir des flux futurs dont la réalisation est hautement probable, et qui ne sont pas valorisés au bilan.

La variation de la juste valeur du dérivé est comptabilisée dans un compte de capitaux propres « réserve de couverture de flux de trésorerie » pour sa part efficace, et reprise en résultat au fur et à mesure que le risque couvert se réalise. La part inefficace de la variation de juste valeur de l'instrument de couverture est comptabilisée dans le résultat de la période.

À la mise en place de ces deux types de couverture, puis à chaque arrêté, des tests d'efficacité sont réalisés. Si le test révèle une trop grande inefficacité, la relation de couverture ne peut pas être appliquée et le dérivé sera reclassé « hors couverture ».

##### 3.7.3.3 Instruments dérivés non qualifiés de couverture

Bien que rentrant dans la politique de gestion de couverture du Groupe, certaines opérations ne sont pas qualifiées comptablement de couverture car elles ne respectent pas les critères de la comptabilité de la couverture édictés par la norme IAS 39.

Les variations de juste valeur de ces instruments sont comptabilisées immédiatement en résultat financier.

La note 28 donne des explications quantitatives sur l'utilisation de ces instruments.

## 3.8 Contrats de location

### 3.8.1 CONTRATS DE LOCATION SIMPLE

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

### 3.8.2 CONTRATS DE LOCATION-FINANCEMENT

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

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

Les contrats de location financement pris par le groupe concernent exclusivement des locations de bâtiments.

Une clause d'indexation est présente dans ces contrats, le loyer étant basé sur un indice du coût de la construction.

Les actifs enregistrés en immobilisations corporelles au titre des contrats de location-financement sont détaillés en note 12 et la dette financière correspondante en note 25.

## 3.9 Subventions d'investissement

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

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

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

## 3.10 Stocks

Les stocks sont évalués au plus faible du coût (y compris les frais accessoires d'achat) et de la valeur nette de réalisation. Le coût est calculé au coût moyen unitaire pondéré.

Une dépréciation est constatée lorsque la valeur probable de réalisation d'un stock ou d'un en-cours est inférieure à son coût.

## 3.11 Créances clients

Les créances clients sont comptabilisées à leur juste valeur qui est égale au nominal car l'effet d'actualisation n'est pas jugé significatif sur ces actifs dont l'échéance est généralement inférieure à un an.

Une dépréciation est constatée lorsqu'il existe un risque de non recouvrement, de façon à les ramener à leur valeur probable de réalisation.

## 3.12 Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

Le poste trésorerie comprend les soldes bancaires, les placements et les équivalents de trésorerie.

Les équivalents de trésorerie se composent des placements sans risque qui peuvent être convertis en liquidités de façon quasi-immédiate et dont le risque de changement de valeur est négligeable.

Ils incluent notamment :

- Des titres de créances négociables, évalués à leur valeur nominale estimée ;
- Des titres d'OPCVM monétaires et monétaires court terme, évalués à leur valeur liquidative à la date de clôture.

Les variations de juste valeur de ces équivalents de trésorerie sont enregistrées dans le résultat financier.

## 3.13 Dotation en capital

La loi du 21 mars 1948 a créé la RATP sans lui attribuer de capital.

Toutefois, en 1986, les pouvoirs publics lui ont accordé une dotation en capital en contrepartie partielle du remboursement anticipé des prêts consentis antérieurement par les Fonds de développement économique et social. Cette dotation a été augmentée en juillet 2010 dans le cadre du plan de relance national annoncé début 2009 (150 M€).

## 3.14 Provisions

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

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

L'estimation du montant figurant en provisions correspond à la sortie de ressources qu'il est probable que le Groupe devra supporter pour éteindre cette obligation.

Les provisions sont actualisées lorsque l'effet de l'actualisation est significatif.

Les coûts de démantèlement concernent essentiellement le matériel roulant ferroviaire et font l'objet d'une provision pour charges en contrepartie de leur inscription à l'actif immobilisé en tant que composants amortis sur la durée d'utilité des trains. Toute révision du coût ou de l'échéance de la provision est comptabilisée en contrepartie d'une augmentation de la valeur du matériel (composant démantèlement). L'impact de l'actualisation étant non significatif, il n'est pas pris en compte.

Les passifs éventuels correspondent à des obligations potentielles résultant d'événements passés dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance d'événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous

le contrôle de l'entreprise ou des obligations probables pour lesquelles la sortie de ressources ne l'est pas. À l'exception de ceux reconnus dans le cadre d'un regroupement d'entreprises, les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Ils font l'objet, le cas échéant, d'une information en annexe.

### 3.15 Avantages au personnel

#### 3.15.1 RÉGIMES À COTISATIONS DÉFINIES

La RATP verse à la Caisse de retraite des agents de la RATP des cotisations assises sur les salaires. En vertu du décret de décembre 2005 ces cotisations sont libératoires. Il n'existe donc aucun passif actuariel à ce titre. Les paiements de la RATP sont constatés en charges de la période à laquelle ils sont liés.

La charge 2011 s'élève à 259 587 k€. La charge de retraite est comptabilisée intégralement en résultat opérationnel dans les charges de personnel (cf. note 6).

La réforme du financement des retraites de la RATP est issue de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales. Elle a pour objectif de rapprocher l'autorité organisatrice d'Île-de-France de celles relevant du droit commun en transférant les compétences initiales de l'État aux départements et à la région Île-de-France.

L'organisation du dispositif est assurée par un ensemble de textes, à savoir les décrets :

- N° 2005-1635 du 26 décembre 2005 relatif à la caisse de retraites du personnel de la Régie autonome des transports parisiens,
- N° 2005-1636 du 26 décembre 2005 relatif aux conventions financières passées par le régime spécial de retraites du personnel de la Régie autonome des transports parisiens, au taux et à l'assiette des cotisations perçues par ce régime et modifiant le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France,
- N° 2005-1637 du 26 décembre 2005 relatif aux ressources de la caisse de retraites du personnel de la Régie autonome des transports parisiens,
- N° 2005-1638 du 26 décembre 2005 fixant les taux des cotisations dues à la caisse de retraites du personnel de la Régie autonome des transports parisiens.

Ces textes expliquent que la CRPRATP, organisme d'État, est le débiteur des retraites, et que l'obligation de la RATP est identifiée : payer des cotisations calculée de façon un peu spécifique, mais dont le montant est celui qui est exigible de toute entreprise ayant des personnes salariées ressortissantes de la protection sociale de droit commun (régimes obligatoires, à savoir CNAVTS et AGIRC-ARRCO).

Par décision en date du 13 juillet 2009, la Commission européenne a validé cette réforme, via une décision notifiée aux autorités françaises

#### 3.15.2 RÉGIMES À PRESTATIONS DÉFINIES CONCERNANT LES AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI

Le passif inscrit au bilan au titre des avantages postérieurs à l'emploi correspond à la valeur actualisée de l'obligation liée aux régimes à prestations définies à la clôture, déduction faite des ajustements au titre des coûts des services passés non comptabilisés. La valeur actualisée de l'obligation, ainsi que le coût des services est déterminée 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. Pour les sociétés britanniques, les passifs sont couverts par des actifs composés essentiellement de valeurs financières locales.

Les montants des paiements futurs au titre des avantages accordés aux salariés sont évalués sur la base d'hypothèses d'évolution des salaires, d'âge de départ à la retraite et de présence à ce jour, de tables de mortalité, puis ramenés à leur valeur actuelle sur la base des taux rapportés par l'indice Bloomberg euro composite d'obligations à maturité 10 ans des entreprises notées AA. Pour les sociétés britanniques le taux d'actualisation correspond à un taux Iboxx AA.

L'enregistrement des écarts actuariels se fait suivant l'option de comptabilisation en autres éléments du résultat global.

Le coût des services passés est comptabilisé linéairement en charges sur la durée moyenne résiduelle d'acquisition des droits, sauf si les droits sont immédiatement acquis, auquel cas le coût des services passés est immédiatement comptabilisé en résultat.

Description des différents avantages postérieurs à l'emploi :

##### Indemnités de départ en retraite

Le salarié a droit, sauf disposition conventionnelle plus favorable, à l'indemnité de départ en retraite. Le montant de cette indemnité est fixé en fonction de l'ancienneté dans l'entreprise. La RATP verse à tous les agents prenant leur retraite et remplissant les conditions, une indemnité de départ calculée sur la base de la rémunération statutaire mensuelle brute et d'un coefficient hiérarchique de l'intéressé à la date de son départ à la retraite. Ce coefficient dépend du nombre d'annuités atteint au moment du départ en retraite et est fixé dans le cadre d'accords salariaux en vigueur. Ces annuités sont déterminées selon l'ancienneté. L'ancienneté moyenne est de 17 ans en 2007.

En 2007, la RATP EPIC a modifié les modalités de calcul de cette indemnité pour les droits passés et les droits futurs. L'impact sur le *past service cost* est étalé sur la durée restante d'acquisition de l'engagement.

##### Allocation décès des retraités

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

##### Indemnité décès des actifs

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

### **Cessation anticipée d'activité**

Ce dispositif consiste en un « départ anticipé » à la retraite, sous condition d'âge, d'agents qui en font la demande.

### **Plan d'épargne entreprise des retraités et futurs retraités**

Le PEE est un système d'épargne collectif et facultatif ouvrant aux salariés la faculté de participer, avec l'aide de l'entreprise, à la constitution d'un portefeuille de valeurs mobilières. La RATP permet à tous les agents en activité d'au moins trois mois d'ancienneté (excepté s'ils sont en disponibilité sans solde) de se constituer une épargne. Le plan est alimenté par des versements volontaires et les sommes ainsi constituées sont temporairement bloquées et bénéficient d'exonérations fiscales. Les retraités de l'entreprise continuent à bénéficier de cet avantage après leur départ à la retraite.

Le 22 octobre 2010, le protocole d'accord de substitution du PEE a été signé par les organisations syndicales.

Cet accord propose aux salariés trois choix d'investissements sur lesquels ils peuvent placer leur épargne. Ce dispositif s'accompagne uniquement d'une évolution de l'abondement par l'entreprise.

En ce qui concerne le PEE Tick'épargne, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2011, les adhérents ne peuvent plus souscrire de nouvelles parts. Jusqu'au 30 juin 2015, le rendement de Tick'épargne est maintenu aux conditions actuelles (4 points au dessus du livret A avec un plancher à 7 %). Après cette date, le rendement sera de 0,5 point supérieur à celui du livret A.

La fermeture de ce droit a impacté de +22 M€ le compte de résultat de 2010.

### **Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités**

La RATP ne cotise pas au régime général d'accidents du travail mais assure elle-même le financement des indemnités versées.

Le salarié victime d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle qui conserve, à la date de consolidation des blessures, une incapacité permanente partielle de travail peut demander une indemnisation en capital ou une rente annuelle et viagère. Il appartient à la commission des rentes accidents de travail et maladies professionnelles de la caisse, de se prononcer sur le droit de la victime ou de ses ayants droits à une rente et sur le montant de celle-ci. Ces prestations sont servies par la Caisse. Les rentes sont servies jusqu'au décès de leur bénéficiaire et sont réversibles le cas échéant.

## **3.15.3 AUTRES AVANTAGES À LONG TERME**

Pour les autres avantages à long terme, les écarts actuariels et le coût des services passés, le cas échéant, sont comptabilisés immédiatement en totalité en résultat.

Description des différents avantages à long terme :

### **Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des actifs**

La part des rentes maladie professionnelle et accident du travail relative aux actifs et versée avant la retraite constitue un avantage à long terme. La part relative aux retraités constitue un avantage postérieur à l'emploi (cf. description des rentes au paragraphe 23.1).

### **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 à compter de 2010.

### **Prestation de chômage**

Tout comme l'Assedic, la RATP assure à ses salariés arrivés au terme de leur contrat un revenu de remplacement dénommé « allocation chômage » dont la durée de versement varie en fonction de la durée d'affiliation et de l'âge de l'intéressé. Ce régime a été comptabilisé comme un régime d'avantages à long terme autres que post-emploi même si les avantages sont payables postérieurement à la cessation d'emploi du salarié.

### **Prestation maladie longue durée**

Les salariés atteints d'une maladie longue et coûteuse bénéficient d'autorisations d'absence pour suivre les traitements médicaux nécessités par leur état de santé. Bien que leur contrat de travail soit suspendu, le maintien de tout ou partie du salaire est prévu dans certaines conditions.

## **3.16 Passifs financiers**

Hormis les instruments dérivés passifs qui sont évalués à la juste valeur, les autres passifs financiers sont évalués à la juste valeur lors de l'entrée au bilan puis ultérieurement au coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif.

### **Dettes financières :**

Les dettes financières comprennent essentiellement les emprunts obligataires, les emprunts auprès de la région Île-de-France, ceux auprès des établissements de crédit, et les concours bancaires courants.

Elles sont évaluées initialement à la juste valeur qui est égale au montant des fonds reçus nets des frais et prime d'émission puis au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Pour la couverture de juste valeur des dettes financières, la partie couverte de la dette est évaluée au bilan à sa juste valeur. La variation de cette juste valeur est comptabilisée au compte de résultat où elle est compensée par les variations symétriques de juste valeur des instruments financiers de couverture.

## **3.17 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 concernent uniquement les filiales, la RATP EPIC ne payant pas d'impôt sur le résultat. Les impôts différés sont déterminés à l'aide des taux d'impôt (et des réglementations fiscales) qui ont été adoptés ou quasi adoptés à la date de clôture et dont il est prévu qu'ils s'appliqueront lorsque l'actif d'impôt différé concerné sera réalisé ou le passif d'impôt différé réglé.

Les actifs d'impôts différés ne sont reconnus que dans la mesure où la réalisation d'un bénéfice imposable futur, qui permettra d'imputer les différences temporelles, est probable.

Des impôts différés sont comptabilisés au titre des différences temporelles liées à des participations dans des filiales et des entreprises associées, sauf lorsque le calendrier de reversement de ces différences temporelles est contrôlé par le Groupe et qu'il est probable que ce reversement n'interviendra pas dans un avenir proche.

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

Pour le calcul des impôts différés des sociétés françaises, le taux d'impôt retenu est de 33,33 %.

La loi de finance 2010 a introduit la Contribution économique territoriale en remplacement de la Taxe professionnelle. Bien que les modalités de calcul de la contribution économique territoriale soient différentes des modalités de calcul de la taxe professionnelle, la RATP considère qu'elle s'inscrit dans la continuité de cette dernière dans ses caractéristiques intrinsèques. Ainsi, la contribution économique territoriale est comptabilisée en résultat opérationnel.

### 3.18 Reconnaissance du revenu

Le revenu est constaté lorsqu'il y a transfert des risques et avantages vers l'acheteur, ce qui coïncide généralement avec le transfert de propriété ou la réalisation du service. Il est évalué déduction faite des remises, escomptes financiers et taxes sur le chiffre d'affaires, et après élimination des ventes intragroupe.

Le chiffre d'affaires de la RATP EPIC est constitué :

#### 1- Des produits du transport qui comprennent 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 ;
  - Un mécanisme d'intéressement avec partage des risques et des gains entre la RATP et le STIF fondé sur les recettes directes réalisées par comparaison avec l'objectif prévu au contrat.

Ces produits du transport sont prévus par la convention pluriannuelle 2008-2011 entre le STIF et la RATP, signée avant l'entrée en vigueur du règlement OSP et de la loi ORTF.

Les contributions sont revalorisées chaque année en fonction d'indices.

Le chiffre d'affaires est constaté sur la base de la réalisation du transport des voyageurs.

Les tarifs publics sont décidés par le STIF, autorité organisatrice. Ils constituent une obligation de service public que la RATP doit respecter.

#### 2- Des produits des activités annexes. Ils comprennent principalement :

- Les revenus de la publicité commerciale et des locaux commerciaux ;
- Les remboursements divers.

#### 3- Des recettes hors transport.

Les recettes hors transport comprennent principalement les prestations de service et de travaux à des tiers, la vente de produits, la radiotéléphonie et les télécommunications. Les produits des contrats d'ingénierie et de construction et leurs coûts associés sont comptabilisés respectivement en produits et en charges en fonction du degré d'avancement à la date de clôture de la période présentée. Le degré d'avancement est mesuré par le rapport existant entre les coûts encourus pour les travaux exécutés à la date considérée et les coûts totaux estimés du contrat.

La marge réalisée à l'avancement est comptabilisée seulement lorsqu'elle peut être mesurée de manière fiable. Lorsqu'il est probable que le total des coûts du contrat sera supérieur aux produits, la perte à terminaison attendue est immédiatement comptabilisée en charge sous forme de dépréciation des créances relatives aux contrats concernés, puis provisionnée au passif si nécessaire.

### 3.19 Information sectorielle

L'activité du Groupe repose essentiellement sur le transport public urbain et périurbain en Île-de-France qui constitue le seul secteur d'activité.

### 3.20 Soldes intermédiaires du compte de résultat

Le groupe RATP a fait le choix de présenter son compte de résultat par nature. Plusieurs soldes intermédiaires sont distingués afin d'éclairer le lecteur des états financiers sur les éléments constitutifs du résultat net du Groupe.

#### 1- L'excédent brut d'exploitation (EBITDA)

L'excédent brut d'exploitation est constitué du chiffre d'affaires et des produits annexes diminués des charges directement rattachables à l'exploitation. Celles-ci comprennent principalement les achats, la sous-traitance, les autres prestations externes, les frais de personnel, les impôts et taxes. L'ensemble des dotations aux provisions liées au personnel, notamment celles relatives aux engagements envers lui (hors coût financier), figurent sur la ligne « Charges de personnel ».

#### 2- Le résultat opérationnel

Outre l'excédent brut d'exploitation, le résultat opérationnel intègre la part des éléments n'ayant pas d'incidence en trésorerie (amortissements, provisions) et les autres produits et charges opérationnels.

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

fidèle possible de la performance récurrente du Groupe.

### 3- Le résultat financier

Le Groupe présente un résultat financier, qui comprend les incidences des opérations de financement. Le résultat financier correspond principalement au coût de l'endettement financier net. Le résultat financier contient les intérêts payés sur la dette financière du Groupe, les intérêts perçus sur la trésorerie disponible, le résultat des opérations de *leasehold*. Ces éléments sont présentés après opérations de couverture et y compris variation de valeur des instruments dérivés ne répondant pas aux conditions pour être qualifiés de couverture en IFRS.

## 4 • OPÉRATIONS SUR LE PÉRIMÈTRE

La liste des sociétés intégrées au périmètre de consolidation figure à la note 32 de la présente annexe.

### 4.1 Acquisition des actifs suite à la cession des titres Transdev

La levée de la condition suspensive de l'autorité française de la concurrence fin 2010 a conduit le groupe RATP à considérer qu'il prenait le contrôle de ces sociétés acquises dans le cadre de l'opération des transferts d'actifs français et internationaux appartenant à Transdev et Veolia à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011 en amont de la date de finalisation juridique des opérations (cf. 1.2.1).

Ces opérations ont consisté à la vente des titres Transdev pour un montant de 169 M€ en échange de l'apport d'actifs pour une valeur de 157,5 M€ dont 116 M€ pour la société London United Busways et de l'encaissement de 11,5 M€ de trésorerie.

Cette opération se traduit sur le résultat par une plus value nette de 26 M€ après un reclassement des réserves négatives pour 8,3 M€.

La juste valeur des actifs et passifs identifiables des entités acquises à la date d'acquisition est la suivante :

	Juste valeur reconnue à la date d'acquisition
Immobilisations incorporelles	24 360
Immobilisations corporelles	67 192
Actifs financiers non courants	1 435
<i>Actif non-courant</i>	92 987
Stocks et en-cours	1 868
Clients et autres débiteurs	36 666
Créances d'impôt sur le résultat	5 757
Autres actifs financiers courants	3 913
Trésorerie et équivalents de trésorerie	34 543
Actifs détenus en vue de la vente	22 569
<i>Actif courant</i>	105 316
<b>Total Actifs</b>	<b>198 303</b>
Provisions pour avantages aux salariés	19 853
Autres provisions	2 051
Dettes financières	20 267
Impôts différés passif	13 401
Autres créditeurs	30 815
<i>Passifs non courants</i>	86 387
Dettes financières - Courant	28 611
Passifs financiers courants	29
<i>Passifs courants</i>	28 638
<b>Total passifs</b>	<b>115 025</b>
<b>Actifs nets à 100 %</b>	<b>83 280</b>
<b>Quote-part de juste valeur d'actif net acquise</b>	<b>82 198</b>
<i>Goodwill</i>	83 377
<i>Badwill</i> comptabilisé en résultat	-8 475
<b>Coût du regroupement</b>	<b>157 100</b>

L'écart d'acquisition qui résulte de l'opération correspond à des synergies attendues.

Sur ces acquisitions, les participations ne donnant pas le contrôle ne sont pas significatives. Le Groupe a décidé d'évaluer la participation ne donnant pas le contrôle à la part proportionnelle dans l'actif net identifiable du Groupe.

Les frais annexes ont été pris en charge principalement sur l'exercice 2009. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2011, les activités achetées ont contribué à la progression du chiffre d'affaires pour 253 M€ et au résultat opérationnel de 2,6 M€ (hors portage de la dette).

## 4.2 Protocole d'accord pour un nouveau Systra

À compter du 30 juin 2011, le groupe RATP perd avec la SNCF le contrôle conjoint du groupe Systra et transfère le contrôle exclusif de la société Xelis à Systra. Le groupe Systra, dont Xelis, est, à compter de cette date, intégré selon la méthode de la mise en équivalence.

Les impacts sur le résultat sont :

- Conformément à IFRS 3 révisée, la perte du contrôle exclusif de Xelis donne lieu à la constatation d'un résultat de cession sur les 49 % cédés et à une réévaluation à la juste valeur des 51 % conservés pour un montant total de 19,4 M€ ;
- La perte du contrôle conjoint de Systra donne lieu à la réévaluation à la juste valeur de la quote-part conservée dans le groupe Systra de 25,8 M€.

Le *goodwill* (part RATP) inclut dans la valeur comptable de ces participations correspondant à la différence entre le coût de la participation et la quote-part de l'investisseur dans la juste valeur nette des actifs et passifs s'élève à 51,8 M€ après la constatation à la juste valeur des actifs et passifs identifiables à la date d'acquisition.

## 4.3 Prise de participation de 100 % du groupe Dunois

La prise de contrôle de l'ensemble Dunois est survenue le 1<sup>er</sup> octobre 2010. La juste valeur des actifs et passifs identifiables des entités acquises à la date d'acquisition est la suivante :

	Juste valeur reconnue à la date d'acquisition
Immobilisations incorporelles	4 449
Immobilisations corporelles	1 199
Actifs financiers non courants	131
<i>Actif non-courant</i>	5 779
Stocks et en-cours	118
Clients et autres débiteurs	3 106
Créances d'impôt sur le résultat	118
Autres actifs financiers courants	41
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 059
<i>Actif courant</i>	6 442
<b>Total Actifs</b>	<b>12 221</b>
Provisions pour avantages aux salariés	
Autres provisions	209
Dettes financières	50
Impôts différés passif	1 701
Autres créditeurs	3 074
<i>Passifs non courants</i>	5 034
Dettes financières- Courant	1 137
<i>Passifs courants</i>	1 137
<b>Total passifs</b>	<b>6 171</b>
<b>Actifs nets à 100 %</b>	<b>6 050</b>
Quote-part de juste valeur d'actif net acquise	6 050
<i>Goodwill</i>	8 456
<b>Coût du regroupement</b>	<b>14 506</b>

L'écart d'acquisition qui résulte de l'opération correspond à des synergies attendues.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2011, les activités achetées ont contribué à la progression du chiffre d'affaires pour 18 M€ et ont un impact neutre sur le résultat net part du Groupe.

#### 4.4 Autres variations

Dans le cadre de son plan de développement en Grande-Bretagne, RATP Développement a signé l'acquisition de :

- 100 % de Bath Bus Company, société d'exploitation d'un réseau de bus touristiques dans les villes de Bath, Cardiff, Windsor et Eastbourne au

Royaume-Uni. Cette société est consolidée à partir du 1<sup>er</sup> mars 2011 selon la méthode d'intégration globale. Le *goodwill* dégagé s'élève à 1,8 M€ et aucun actif et passif non comptabilisé n'a été identifié dans le cadre de cette opération. Les contributions au chiffre d'affaires et au résultat du 31 décembre 2011 ne sont pas significatives.

- 100 % de Métrolink, société d'exploitation du réseau de tramway de manchester. Cette société est consolidée à partir du 1<sup>er</sup> août 2011 selon la méthode d'intégration globale. Le *goodwill* dégagé s'élève à 14 M€. L'exercice d'affectation du prix d'acquisition sera réalisé en 2012. Depuis le 1<sup>er</sup> août 2011, les activités achetées ont contribué à la progression du chiffre d'affaires pour 12 M€ et ont un impact neutre sur le résultat net part du Groupe.

## 5 • CHIFFRES D'AFFAIRES

	31/12/11	31/12/10
Produits du transport	4 393 239	4 045 257
Produits des activités annexes	108 715	95 302
Recettes hors transport	480 567	429 568
Total chiffre d'affaires	4 982 522	4 570 127

Chiffres d'affaires des principales filiales répartis entre la France et l'international.

	31/12/11			31/12/10		
	Chiffre d'affaires	Chiffre d'affaires France	Chiffre d'affaires international	Chiffre d'affaires	Chiffre d'affaires France	Chiffre d'affaires international
RATP	4 305 885	4 305 885		4 147 445	4 147 445	
RATP Développement	10 002	10 002	-	10 084	9 734	350
RATP Développement France/Suisse	226 278	211 449	14 829	137 219	137 219	
RATP Développement Italie	31 705		31 705	22 454		22 454
RATP Développement UK	195 942		195 942	-	-	-
RATP Développement USA	28 350		28 350	28 148	-	28 148
International autres	75 652		75 652	52 636	-	52 636
Autres	108 708	59 796	48 912	172 141	66 496	105 645
<b>TOTAL GROUPE</b>	<b>4 982 522</b>	<b>4 587 132</b>	<b>395 390</b>	<b>4 570 127</b>	<b>4 360 894</b>	<b>209 233</b>

## 6 • CHARGES DE PERSONNEL

### 6.1 Les impacts financiers

	31/12/11	31/12/10
Rémunérations	-1 849 551	-1 731 315
Charges sociales	-765 866	-739 096
Autres avantages à long terme	-7 653	5 836
Avantages postérieurs à l'emploi	-48 141	-58 172
Participations	-43 091	-43 013
<b>Total charges de personnel</b>	<b>-2 714 301</b>	<b>-2 565 760</b>

### 6.2 Effectif du Groupe

	31/12/11		31/12/10	
	Effectif global	Quote part du Groupe*	Effectif global	Quote part du Groupe*
RATP EPIC	43 136	43 136	43 612	43 612
RATP Développement et ses filiales	11 909	11 197	4 186	3 491
Groupe Systra	0	0	1 088	544
Autres filiales	89	89	142	142
<b>Effectif moyen des sociétés contrôlées</b>	<b>55 134</b>	<b>54 422</b>	<b>49 028</b>	<b>47 789</b>

\* Les effectifs des sociétés en intégration globale sont pris à 100 %. Pour les intégrations proportionnelles, le pourcentage a été appliqué sur l'effectif total et pour les sociétés mises en équivalence, les effectifs ne sont pas pris en compte.

### 6.3 Le droit individuel de formation

Conformément aux dispositions de la loi n° 2004-391 du 4 mai 2004 relative à la formation professionnelle, l'entreprise accorde à ses salariés un droit individuel d'une durée de 20 heures minimum par année civile cumulable sur une durée maximale de 6 ans et au terme de ce délai et, à défaut de son utilisation, l'ensemble des droits restera plafonné à 120 heures. Concernant RATP EPIC, au 31 décembre 2011, les heures acquises au titre du Droit individuel de formation sont au nombre de 4 668 768 heures. Le volume d'heures n'ayant pas fait l'objet d'une demande par les agents est de 4 655 489 heures.

## 7 • RÉSULTAT DE CESSIION ET EFFETS DES OPÉRATIONS DE PÉRIMÈTRE

	31/12/11	31/12/10
Résultat de cession d'actifs	40 270	4 718
Effets des opérations du périmètre	35 744	

La ligne résultat de cession d'actifs correspond principalement au résultat de cession de la société Transdev (26 M€) et au résultat de cession de 51 % de Xelis (9,5 M€) (cf. note 1.2.1).

La ligne effets des opérations de périmètre correspond aux impacts liés à la perte du contrôle et à la juste valeur de la quote-part restante des sociétés Xelis et Systra (35,7 M€) (cf. note 1.2.2).

## 8 • RÉSULTAT FINANCIER

Coût de l'endettement	31/12/11	31/12/10
Charges d'intérêts des opérations de financement	-238 221	-212 830
Variation coût amorti	22 903	1 080
Résultat de change sur emprunts	34 571	189 819
Part inefficace CFH	-449	0
Part inefficace FVH	-7	-2
Reprise en résultat des opérations de couverture	-3 231	-3 175
Intérêts des dérivés de couverture et de <i>trading</i>	-4 103	-6 501
Juste valeur des opérations de <i>trading</i>	1 589	596
Résultat net de change sur dérivés	-34 571	-189 819
<b>Total coût de l'endettement</b>	<b>-221 519</b>	<b>-220 832</b>

### Autres charges et produits financiers

Revenus des participations	45	137
Produits sur trésorerie et équivalents de trésorerie	7 138	5 808
Résultat du <i>leasehold</i>	2 066	2 227
Résultat de change liés aux éléments opérationnels	-1 380	1 016
Autres charges financières	67	-2 728
<b>Total produits financiers</b>	<b>7 869</b>	<b>9 188</b>
<b>Total charges financières</b>	<b>-221 452</b>	<b>-223 560</b>
<b>Résultat financier</b>	<b>-213 583</b>	<b>-214 372</b>

Le résultat de change trouve sa contrepartie dans le résultat des dérivés de couverture. On trouvera en note 27 l'explication détaillée de la gestion du risque financier.

## 9 • IMPÔTS, TAXES ET IMPÔT SUR LE RÉSULTAT

	31/12/11	31/12/10
Impôts, taxes et versements assimilés	-182 370	-203 456

La variation de l'exercice provient de la RATP EPIC suite à des déclarations complémentaires de taxes locales et de taxe sur les salaires effectuées en 2010 produites à l'issue du contrôle fiscal.

### 9.1 Charge d'impôts sur le résultat

	31/12/11	31/12/10
Charge/Produit d'impôts courants	-13 483	-12 254
Ajustement des impôts courants des exercices précédents	62	202
Charge/Produit lié à l'intégration fiscale	1 358	586
Charge/Produit d'impôts différés sur différences temporaires	1 168	885
<b>Total impôts</b>	<b>-10 896</b>	<b>-10 582</b>

## 9.2 Preuve d'impôt

	31/12/11	31/12/10
Résultat net	339 334	191 392
(-) part des entreprises associées	4 126	3 401
(-) impôts sur les bénéfices	-10 896	-10 582
Résultat avant impôt des sociétés intégrées	346 104	198 573
Dont sociétés françaises intégrées	338 652	192 098
Dont sociétés étrangères intégrées	7 452	6 475
Taux d'impôt applicable en France	34,43 %	34,43 %
<b>Charge d'impôt théorique</b>	<b>119 164</b>	<b>68 369</b>
Effet Epic non fiscalisé	92 494	60 701
Différences permanentes	3 295	-2 939
Différence taux juridictions étrangères	3 732	2 632
Gain sur intégration fiscale	1 358	586
Imputation de reports déficitaires	202	219
Charges et produits sur écarts d'acquisition	930	
Plus ou moins values de consolidation	11 915	
Autres	-5 658	-3 411
Charge d'impôt au compte de résultat	10 896	10 582
<b>Taux d'impôt effectif</b>	<b>3,15 %</b>	<b>5,33 %</b>

## 9.3 Mouvements d'impôts différés nets

	31/12/11	31/12/10
Au 1 <sup>er</sup> Janvier	-5 412	-5 208
Impôts comptabilisés au compte de résultat	1 168	885
Impôts comptabilisés directement en capitaux propres	-1 443	102
Variation de périmètre	-7 170	-1 134
Écarts de conversion	-285	-57
<b>Au 31 Décembre</b>	<b>-13 141</b>	<b>-5 412</b>

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

Les impôts différés bruts par nature sont les suivants :

	31/12/11	31/12/10
Différences temporelles	-535	-286
Écart d'évaluation	-12 580	-4 575
Retraitement CB	-2	-2
Avantages au personnel	304	643
Provisions réglementées	-938	-381
Autres	609	-811
Total	-13 141	-5 412
dont • impôts différés actifs	12 716	3 790
• impôts différés passifs	25 857	9 202

## 10 • GOODWILL

	31/12/11	31/12/10
<b>À l'ouverture de la période</b>	<b>74 970</b>	<b>61 912</b>
Acquisitions par voie de regroupement d'entreprises	89 679	12 495
Différences de change, net	2 733	563
<b>À la clôture de la période</b>	<b>167 382</b>	<b>74 970</b>

L'intégration des sociétés issues du périmètre Transdev/Veolia conduit à la constatation d'un *goodwill* résiduel après allocation du prix d'acquisition de 83 M€. L'acquisition des sociétés italiennes issues de ce même périmètre génère un *badwill* de 8,5 M€ enregistré en résultat de la période.

Conformément à la méthode décrite dans la note 3.3 de l'annexe, des tests de dépréciation ont été réalisés sur les UGT existantes au 31 décembre 2011 (sauf UGT EPIC). Compte tenu du contexte du marché des transports public italiens se traduisant par la réduction significative des subventions versées aux opérateurs de transport, une perte de valeur a été constatée sur l'UGT italienne conduisant à déprécier la totalité du *goodwill*, soit 6,1 M€. Aucune perte de valeur n'a été constatée sur les autres UGT.

## 11 • IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

	31/12/09	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variation de périmètre	31/12/10
<b>Valeurs brutes</b>						
Droit au bail	2 638	30	0	0	0	2 668
Frais de recherche et développement	110 762	85	0	-4	62	110 905
Concessions, brevets et droits similaires	333 945	1 494	-32 956	39 658	-1 653	340 489
Autres immobilisations incorporelles en cours	40 341	28 161	-318	-19 912	-173	48 100
Fonds commercial	1 358	126	0	2	12	1 497
<b>Total valeurs brutes</b>	<b>489 043</b>	<b>29 897</b>	<b>-33 272</b>	<b>19 745</b>	<b>-1 751</b>	<b>503 660</b>

	31/12/09	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions	Reprises	Variation de périmètre et reclassements	31/12/10
<b>Amortissements et dépréciations</b>						
Droit au bail	-1 078	-77	0	0	0	-1 155
Frais de recherche et développement	-10 976	-3 797	0	0	-6	-14 778
Concessions, brevets et droits similaires	-227 641	-32 920	31 988	40	-5 382	-233 916
Autres immobilisations incorporelles	-487	-949	122	0	-277	-1 592
Fonds commercial	-7	0	0	0	-78	-84
<b>Total amortissements et dépréciations</b>	<b>-240 188</b>	<b>-37 743</b>	<b>32 109</b>	<b>40</b>	<b>-5 743</b>	<b>-251 526</b>
<b>Valeurs nettes</b>	<b>248 856</b>	<b>-7 847</b>	<b>-1 164</b>	<b>19 784</b>	<b>-7 495</b>	<b>252 134</b>

	31/12/10	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variation de périmètre	31/12/11
<b>Valeurs brutes</b>						
Droit au bail	2 668	0	0	0	0	2 668
Frais de recherche et développement	110 905	9	0	78 892	-913	188 893
Concessions, brevets et droits similaires	340 489	1 258	-13 153	43 122	-3 360	368 354
Autres immobilisations incorporelles en cours	48 100	27 865	-23	-34 442	29 829	71 331
Fonds commercial	1 497	0	0	24	328	1 848
<b>Total valeurs brutes</b>	<b>503 660</b>	<b>29 132</b>	<b>-13 176</b>	<b>87 595</b>	<b>25 884</b>	<b>633 095</b>

	31/12/10	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions	Reprises	Variation de périmètre et reclassements	31/12/11
<b>Amortissements et dépréciations</b>						
Droit au bail	-1 155	-77	0	0	0	-1 232
Frais de recherche et développement	-14 778	-3 993	0	0	273	-18 498
Concessions, brevets et droits similaires	-233 916	-34 810	12 970	0	1 214	-254 543
Autres immobilisations incorporelles	-1 592	-9 088	23	0	5 385	-5 273
Fonds commercial	-84	-37	0	0	-507	-628
<b>Total amortissements et dépréciations</b>	<b>-251 526</b>	<b>-48 005</b>	<b>12 993</b>	<b>0</b>	<b>6 364</b>	<b>-280 174</b>
<b>Valeurs nettes</b>	<b>252 134</b>	<b>-18 874</b>	<b>-184</b>	<b>87 594</b>	<b>32 247</b>	<b>352 921</b>

L'augmentation des immobilisations incorporelles s'explique principalement par les mises en service des logiciels.

## 12 • IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	31/12/09	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variation de périmètre	31/12/10
<b>Valeurs brutes</b>						
Terrains	819 320	116	-4 817	1 400	-1 868	814 152
Immeubles de placement	1 077	0	0	0	0	1 077
Constructions	7 203 937	1 176	-21 861	181 522	-3 544	7 361 230
Installations techniques, matériels, outillage industriel	4 344 110	3 483	-39 857	160 216	-3 323	4 464 629
Matériels de transport	4 899 206	27 706	-159 430	226 474	1 371	4 995 326
Autres immobilisations corporelles	229 286	4 711	-34 156	3 239	30	203 110
Immobilisations corporelles en cours	1 966 384	1 204 164	-10	-592 367	75	2 578 245
Subventions d'investissement	-4 564 771		-324 730			-4 889 501
<b>Total valeurs brutes</b>	<b>14 898 549</b>	<b>1 241 357</b>	<b>-584 861</b>	<b>-19 517</b>	<b>-7 260</b>	<b>15 528 268</b>

	31/12/09	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions	Reprises	Variation de périmètre et reclassements	31/12/10
<b>Amortissements et dépréciations</b>						
Terrains	-34	0	0	0	0	-34
Immeubles de placement	-817	0	0	0	0	-817
Constructions	-2 691 875	-159 860	17 184	38	-454	-2 834 968
Installations techniques, matériels, outillage industriel	-2 880 050	-205 717	39 077	0	7 553	-3 039 137
Matériels de transport	-3 096 723	-219 241	156 613	315	-3 007	-3 162 043
Autres immobilisations corporelles	-163 965	-18 698	32 907	0	1 634	-148 122
Subventions d'investissement	1 818 603			100 133	0	1 918 736
<b>Total amortissements et dépréciations</b>	<b>-7 014 861</b>	<b>-603 517</b>	<b>245 781</b>	<b>100 486</b>	<b>5 725</b>	<b>-7 266 385</b>
<b>Valeurs nettes</b>	<b>7 883 687</b>	<b>637 839</b>	<b>-339 081</b>	<b>80 968</b>	<b>-1 536</b>	<b>8 261 883</b>

	31/12/10	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variation de périmètre	31/12/11
<b>Valeurs brutes</b>						
Terrains	814 152	1 846	-21 094	-266	10 013	804 651
Immeubles de placement	1 077	0	0	0	0	1 077
Constructions	7 361 230	2 548	-13 360	339 540	25 181	7 715 140
Installations techniques, matériels, outillage industriel	4 464 629	3 986	-45 518	308 885	4 965	4 736 947
Matériels de transport	4 995 326	38 650	-124 798	497 866	106 919	5 513 963
Autres immobilisations corporelles	203 110	1 780	-2 346	10 206	-1 221	211 529
Immobilisations corporelles en cours	2 578 245	1 416 343	0	-1 268 932	273	2 725 928
Subventions d'investissement	-4 889 501	-512 423	-504 015		8 408	-5 393 508
<b>Total valeurs brutes</b>	<b>15 528 268</b>	<b>952 730</b>	<b>-711 130</b>	<b>-112 701</b>	<b>154 540</b>	<b>16 315 727</b>

	31/12/10	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions	Reprises	Variation de périmètre et reclassements	31/12/11
<b>Amortissements et dépréciations</b>						
Terrains	-34	0	0	0	0	-34
Immeubles de placement	-817	0	0	0	0	-817
Constructions	-2 834 968	-173 140	7 864	0	-3 368	-3 003 611
Installations techniques, matériels, outillage industriel	-3 039 137	-190 254	43 237	0	-4 856	-3 191 012
Matériels de transport	-3 162 043	-232 250	121 986	2	-74 137	-3 346 442
Autres immobilisations corporelles	-148 122	-16 099	2 215	0	627	-161 379
Immobilisations en cours	0	0	0	0	0	0
Subventions d'investissement	1 918 736			1 620	99 437	2 019 793
<b>Total amortissements et dépréciations</b>	<b>-7 266 385</b>	<b>-611 744</b>	<b>175 302</b>	<b>1 622</b>	<b>17 703</b>	<b>-7 683 502</b>
<b>Valeurs nettes</b>	<b>8 261 883</b>	<b>340 986</b>	<b>-535 828</b>	<b>-111 079</b>	<b>172 242</b>	<b>8 632 224</b>

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 note 30.1.

Au 31 décembre 2011, il n'y a pas d'immobilisations données en garantie ou en nantissement.

Les immobilisations corporelles prises en location financement sont intégralement des bâtiments pour les montants ci-dessous :

	31/12/11	31/12/10
Valeur Brute	44 334	44 334
Amortissements cumulés	14 887	13 026
<b>Valeur nette comptable</b>	<b>29 447</b>	<b>31 308</b>

Postes du bilan	Engagements de crédit-bail					Prix d'achat résiduel
	Redevances payées		Redevances restant à payer			
	de l'exercice	cumulées	jusqu'à 1 an	+ 1 an à 5 ans	+ 5 ans	
Terrains	518	1 555	517	2 059	2 045	0
Constructions	3 345	24 470	3 353	13 499	26 790	2 373
Autres immobilisations corporelles	20	69	20	10		9
<b>TOTAL</b>	<b>3 883</b>	<b>26 094</b>	<b>3 890</b>	<b>15 568</b>	<b>28 835</b>	<b>2 382</b>

Les loyers au titre des contrats de location simple comptabilisés au compte de résultat s'élèvent à 39 477 k€.

## 13 • INFORMATION SUR LES OPÉRATIONS PARTICULIÈRES

### 13.1 Lease américain

De 1997 à 2002, la RATP a réalisé des opérations de *leasehold*. Ces opérations d'ingénierie financière consistent, pour la RATP, à concéder un droit de jouissance de biens dans des conditions et selon des modalités qui permettent à des investisseurs étrangers américains de considérer qu'ils jouissent de la propriété économique des biens, ce qui les autorise à les amortir et, par conséquent, à en retirer un gain financier important grâce à un mécanisme de différé d'imposition. Le gain financier obtenu par l'investisseur étranger est partagé avec la RATP.

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

Les différents contrats qui composent chaque opération 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'une compensation au bilan et au compte de résultat, laissant apparaître en lecture directe un solde, qui correspond au profit global de chaque opération, la *net present value* («NPV»). Ce profit est encaissé au moment de la signature des contrats et comptabilisé en produits à étaler, puis constaté linéairement en résultat financier sur la durée du contrat.

Au 31 décembre 2011, il reste 6 transactions en vie (13 contrats avec deux investisseurs BOA et StateStreet).

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. Sur une partie des dépôts, correspondant au 31 décembre 2011 à 357 M€, le risque de contrepartie est couvert par des accords de *defeasance*, qui assurent le droit de compensation entre les dépôts et les dettes correspondantes. Sur une autre partie des dépôts, correspondant au 31 décembre 2011 à 83 M€, le risque de contrepartie est couvert 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 américains. Sur la dernière partie des dépôts correspondant au 31 décembre 2011 à 149 M€, la RATP supporte le risque de contrepartie et doit mettre en place des lettres de crédit sur le risque RATP au profit des investisseurs américains si le *rating* de ces dépôts passe en dessous d'un certain seuil. Les lettres de crédit actuellement en vie représentent un encours maximum de 126 M€ et au 31 décembre 2011 l'encours est de 108 M€ (elles ont été émises en 2008).

## 13.2 Lease suédois

La structure de *lease* suédois fonctionne en amont de la livraison des équipements.

L'investisseur paye au fournisseur la totalité de la valeur du matériel. La RATP devient locataire du matériel pendant une période de 18 ans, à l'issue de laquelle elle dispose d'une option de rachat en sa faveur. Dès l'origine du contrat, la RATP effectue des dépôts qui serviront à couvrir le paiement des loyers et l'option de rachat des équipements.

Le *lease* suédois fait l'objet de retraitements comptables dans les comptes consolidés.

## 14 • CONTRATS DE CONCESSION

Les contrats de concession entrent dans le champ d'application d'IFRIC 12 lorsque les deux conditions suivantes sont remplies :

- Le concédant contrôle ou régule les services devant être fournis grâce à «l'infrastructure» objet de la concession et détermine à qui et à quel prix ce service doit être rendu;
- Le concédant dispose d'un contrôle, lorsque l'accord arrive à son terme sur un quelconque intérêt résiduel significatif de l'infrastructure.

En application de l'interprétation IFRIC 12, les «infrastructures» utilisées ne peuvent dans ces cas être inscrites au bilan du concessionnaire en tant qu'immobilisation corporelle mais figurent sous la forme d'un actif incorporel («modèle de l'actif incorporel») et/ou d'un actif financier («modèle de l'actif financier») en fonction des engagements de rémunération consentis par le concédant.

L'analyse menée par le groupe RATP a conduit à considérer que les contrats d'exploitation de lignes de l'EPIC RATP et certains contrats des filiales Transport de RATP Développement entrent dans le champ d'application d'IFRIC 12.

Au 31 décembre 2011, les dispositions d'IFRIC12 ne sont pas appliquées à l'EPIC RATP (cf. §1.1).

Pour les filiales, les incidences au bilan concernent l'inscription d'une créance financière de 26,7 M€ au 1<sup>er</sup> janvier 2011 (comptabilisée en immobilisations corporelles au 31 décembre 2010) et de 27,1 M€ au 31 décembre 2011. L'application d'IFRIC 12 n'a pas d'incidence significative sur le résultat et sur sa présentation au 31 décembre 2011.

## 15 • ACTIFS DÉTENUS EN VUE DE LA VENTE

	31/12/11	31/12/10
Transdev		133 132
Transregio		1 404
Eurailco		35
STBC	-	91
Equival		286
Capital non libéré transdev		11 176
Xelis	10 952	
<b>Total</b>	<b>10 952</b>	<b>146 124</b>

Les valeurs détenues au 31 décembre 2010 ont été cédées au cours du premier semestre 2011 (cf. note 1.2.1).

## 16 • PARTICIPATIONS DANS LES ENTREPRISES ASSOCIÉES

Sociétés du Groupe	% de contrôle	31/12/11			31/12/10			
		Quote-part Situation nette	Dont Résultat	Total Actif	% de contrôle	Quote-part Situation nette	Dont Résultat	Total Actif
LFI <sup>(1)</sup>	12,66	2 170	61	ND	12,32	1 871	61	ND
Tram Di Firenze	24,90	0	63	64 734	24,90	1 839	-1	84 080
LFI Services	12,66	1 793	57	ND	12,32	1 736	42	ND
Financière Transdev <sup>(2)</sup>		Hors périmètre			49,88	1 455	-7	ND
TFT Spa	12,66	1 824	34	ND	12,32	1 790	27	ND
SELT	24,99	745	166	4 591	25,00	702	137	4 062
Groupe Systra <sup>(2)</sup>	39,66	88 474	447	436 910	50,00	315	41	233 995
RFT Spa <sup>(1)</sup>	12,66	161	28	ND	12,66	132	19	ND
Alexa <sup>(1)</sup>	39,00	-110	-10	ND	37,98	-100	-16	ND
VTCL	45,00	8 919	71	46 386	45,00	8 081	216	47 407
VT Korea	45,00	9 763	-131	1 043	45,00	9 794	59	1 000
HERM	48,00	191	2	11 121	48,00	170	44	10 634
Modène	23,52	6	0	ND	23,52	4	0	ND
Nanjing JV	22,05	161	122	32 289	22,05	-156	-56	29 873
Tramway Hong Kong	45,00	14 592	1 235	32 784	45,00	14 305	864	32 386
Séoul Ligne 9	36,00	879	1 058	9 168	36,00	1 051	1 283	12 761
Nanjing Anqing	16,27	770	151	14 303	16,32	560	112	10 602
Nanjing Huabei	11,47	650	104	11 653	11,47	495	94	9 106
Nanjing Huainan	18,32	1 527	238	19 561	18,30	1 252	303	20 596
Nanjing Maanshan	13,23	1 122	165	21 936	13,23	946	185	22 202
Mumbai	31,50	30	15	461	16,00	9	6	662
Odulys	35,00	30	6	ND	35,00	24	-11	ND
<b>Total</b>		<b>133 696</b>	<b>3 884</b>		<b>Total</b>	<b>46 275</b>	<b>3 401</b>	

(1) Les sociétés suivantes sont considérées comme sous influence notable pour les raisons suivantes :

- Pour STBC, la RATP assure la direction opérationnelle ;
- Pour LFI, LFI services, TFT spa, RFT spa, la RATP est l'actionnaire de référence de ces sociétés et détient 30 % de LFI. La différence entre le % de contrôle et le % de détention correspond à des actions sans droit de vote.

(2) Cf note 1.2

## 17 • PARTICIPATIONS DANS LES COENTREPRISES

Sociétés du Groupe	31/12/10				
	Actifs non courants	Actifs courants	Passifs non courants	Passifs courants	Résultat
Financière Systra	19 739	6	0	34	-6
Groupe Systra	13 885	102 052	15 943	49 801	5 290
SLT	1 956	3 000	0	1 142	2 367
STIVO	1 140	8 290	1 020	5 972	1 159
Cité Bleue	10	60	0	18	95
ATCM	7 949	4 924	5 731	3 341	-373
Veolia Transport RATP Asia	34 788	65	0	671	-81
VTR China	24 183	797	0	3 745	-1 962
VTR Korea	9 477	552	26	319	-427
VTR India	1 595	385	0	282	65
Macao	52	290	0	74	-130
<b>Total</b>	<b>114 775</b>	<b>120 420</b>	<b>22 720</b>	<b>65 398</b>	<b>5 998</b>

Sociétés du Groupe	31/12/11				
	Actifs non courants	Actifs courants	Passifs non courants	Passifs courants	Résultat
SLT	1 962	3 433	0	932	3 064
STIVO	871	6 125	1 252	3 252	1 054
STIVIMMO	1 995	4	0	1 508	-6
Cité Bleue	9	29	0	-44	134
ATCM	5 905	5 098	5 800	2 764	-1 313
Veolia Transport RATP Asia	34 788	37	0	663	-20
VTR China	24 988	916	0	6 000	-1 894
VTR Korea	9 484	919	5	66	-411
VTR India	1 594	287	0	403	-218
Macao	7 149	3 127	10 234	2 481	-1 718
Dolomiti	11 068	4 239	6 659	4 078	484
<b>Total</b>	<b>99 813</b>	<b>24 213</b>	<b>23 949</b>	<b>22 103</b>	<b>-844</b>

## 18 • ACTIFS FINANCIERS DISPONIBLES À LA VENTE

	31/12/10					Actifs financiers 31/12/10
	Actifs financiers 01/01/10	Cessions	Acquisitions/ perte de valeur	Écarts de change	Autres	
Total valeur brute	16 024	-171	9 832	3	58	25 746
Perte de valeur	-7 607		-7 815	-4	0	-15 427
<b>Total valeur nette</b>	<b>8 417</b>	<b>-171</b>	<b>2 017</b>	<b>-1</b>	<b>58</b>	<b>10 318</b>

	31/12/11					Actifs financiers 31/12/11
	Actifs financiers 01/01/11	Cessions	Acquisitions/ perte de valeur	Écarts de change	Autres	
Total valeur brute	25 745	-160 794	181 686	90	-23 605	23 121
Perte de valeur	-15 427		7 460	0	-5 067	-13 033
<b>Total valeur nette</b>	<b>10 318</b>	<b>-160 794</b>	<b>189 146</b>	<b>90</b>	<b>-28 672</b>	<b>10 088</b>

Les actifs disponibles à la vente sont essentiellement des titres de participation non consolidés. Les pertes de valeur correspondent à des provisions pour dépréciation de la valeur des titres lorsque la situation nette de la société détenue est inférieure à la valeur d'acquisition de cette société.

Les actifs financiers disponibles à la vente se répartissent comme suit :

	Valeur nette	% d'intérêt
SA HLM Logis Transports <sup>(1)</sup>	33	88 %
Irise	750	10 %
RATP Do Brazil	161	
Dolomiti	818	
Tour Excel	5 500	10 %
RATP via Quatro	572	
Linea <sup>(2)</sup>	826	33 %
CTCM	400	40 %
Stile	105	
Autres	923	
<b>Total</b>	<b>10 088</b>	

(1) Cf. note 3.1.

Les données non auditées au 31 décembre 2011 de la SA HLM Logis Transports sont :

Chiffre d'affaires : 55 993 k€ en 2011 contre 53 421 k€ en 2010.

Total Bilan = 513 097 k€ dont 304 423 k€ d'endettement net.

Résultat : 9 722 k€.

(2) La RATP a une position d'actionnaire sur cette société (les dividendes sont le cas échéant enregistrés chez Autolinee) mais 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

### 19.1 Autres actifs financiers non courants

	1/01/10	Acquisitions	Diminutions	Écarts de change	Autres	31/12/10
Prêts	47 278	2 292	0	0	3 411	52 981
Dépôts et cautionnements	450 790	58 212	-17 201	16	1 992	493 809
Autres	2 663	439	-1 005	1	-1 447	651
<b>Total valeur nette</b>	<b>500 731</b>	<b>60 943</b>	<b>-18 206</b>	<b>17</b>	<b>3 957</b>	<b>547 441</b>
Perte de valeur	-249	45	0		1	-203
<b>Total valeur nette</b>	<b>500 483</b>	<b>60 988</b>	<b>-18 206</b>	<b>17</b>	<b>3 957</b>	<b>547 238</b>

	1/01/11	Acquisitions	Diminutions	Écarts de change	Autres	31/12/11
Prêts	52 981	26	-1	0	-1 512	51 494
Dépôts et cautionnements	493 809	32 802	-13 929	4	-821	511 866
Autres	651	1 240	-2	0	25 531	27 420
<b>Total valeur nette</b>	<b>547 441</b>	<b>34 068</b>	<b>-13 932</b>	<b>4</b>	<b>23 198</b>	<b>590 780</b>
Perte de valeur	-203	-74	20		3	-255
<b>Total valeur nette</b>	<b>547 238</b>	<b>33 994</b>	<b>-13 912</b>	<b>4</b>	<b>23 201</b>	<b>590 526</b>

Les prêts correspondent principalement aux prêts octroyés par la RATP aux comités interprofessionnels du logement (CIL).

## 19.2 Autres actifs financiers courants

	Actifs financiers 01/01/10	Variation de juste valeur	31/12/10			Actifs financiers 31/12/10
			Acquisitions/ perte de valeur	Écarts de change	Autres	
Total valeur brute	373 659	67 668	-504	1	-3 299	437 525
Perte de valeur	0	0				0
<b>Total valeur nette</b>	<b>373 659</b>	<b>67 668</b>	<b>-504</b>	<b>1</b>	<b>-3 299</b>	<b>437 525</b>

	Actifs financiers 01/01/2011	Variation de juste valeur	31/12/11			Actifs financiers 31/12/2011
			Acquisitions/ perte de valeur	Écarts de change	Autres	
Total valeur brute	437 525	38 400	59	0	1 238	477 221
Perte de valeur	0	0				0
<b>Total valeur nette</b>	<b>437 525</b>	<b>38 400</b>	<b>59</b>	<b>0</b>	<b>1 238</b>	<b>477 221</b>

## 19.3 Juste valeur des éléments d'actif financier évalués au coût

La RATP a cédé en 2006 à une banque des créances détenues sur les organismes CIL pour un montant de 73 709 k€. La RATP a reçu de cette banque un prêt du même montant, inscrit en dette. La RATP reconnaît toujours à l'actif les prêts CIL cédés car elle conserve la majeure partie des risques liés à ces créances (risque de crédit). La dette diminue au même rythme que les créances, au fur et à mesure des remboursements effectués par les organismes CIL.

La juste valeur des prêts CIL comptabilisés au coût amorti, et ayant fait l'objet du transfert, est la suivante :

Prêts CIL	31/12/11	31/12/10
Valeur nominal	77 931	78 259
Juste Valeur	66 251	68 252
Coût Amorti	54 739	52 818
<b>Différence</b>	<b>-11 512</b>	<b>-15 435</b>

## 19.4 Les opérations de couverture de flux de juste valeur

Les opérations de couverture de juste valeur au 31 décembre 2011 sont des *swaps* de taux fixe contre Euribor : la RATP reçoit un taux fixe et paye un taux Euribor sur une dette existante 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.

## 19.5 Les opérations de couverture de flux de trésorerie

Les opérations de couverture de flux de trésorerie au 31 décembre 2011 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.

## 20 • STOCKS

### 20.1 Détail des stocks par nature

	31/12/11			31/12/10		
	Valeur brute	Provision	Valeur nette	Valeur brute	Provision	Valeur nette
Matières premières et fournitures	205 651	-40 623	165 028	192 452	-38 656	153 796
Autres approvisionnements	303		303	170		170
En cours de production	16 373	-277	16 096	11 372	-583	10 789
Marchandises	607	0	607	44	-2	42
<b>Total</b>	<b>222 934</b>	<b>-40 900</b>	<b>182 034</b>	<b>204 039</b>	<b>-39 241</b>	<b>164 798</b>

### 20.2 Variation des pertes de valeur sur les stocks

	31/12/10	Dotations	Reprises	Écarts de Conversion	31/12/11
Provisions sur stocks autres	-38 656	-5 242	3 276	-2	-40 623
Provisions sur en cours	-583	-5	311	0	-277
Provisions sur stocks de marchandises	-2	0	2	0	0
<b>Total</b>	<b>-39 241</b>	<b>-5 247</b>	<b>3 589</b>	<b>-2</b>	<b>-40 900</b>

Ces provisions sont comptabilisées conformément à la méthode décrite en note 3.10.

## 21 • CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

	31/12/11	31/12/10
Créances clients	202 560	269 010
Perte de valeur des créances clients	-10 111	-13 252
<b>Créances clients</b>	<b>192 450</b>	<b>255 758</b>
Paiements versés d'avance	17 699	4 467
Charges constatées d'avance	48 124	48 066
Créances sur l'État et autres collectivités	190 820	175 047
Créances diverses	220 581	197 487
Provisions	-5 521	-5 914
<b>Autres débiteurs</b>	<b>471 704</b>	<b>419 152</b>
<b>Total clients et autres débiteurs</b>	<b>664 154</b>	<b>674 909</b>

	31/12/11	31/12/10
Montant créances dépréciés en debut d'exercice	-13 252	-20 407
Dotation de l'exercice	-3 361	-2 734
Reprises de l'exercice non utilisées	-287	114
Reprises de l'exercice utilisée	6 790	9 775
<b>Montant créances dépréciés en fin d'exercice</b>	<b>-10 111</b>	<b>-13 252</b>

L'intégralité des créances clients nettes a une échéance à moins d'un an.

### Incidence de la variation du BFR

	31/12/11	31/12/10
Stocks	-7 055	-10 549
Avances et acomptes versés sur commande	-12 785	583
Créances clients et comptes rattachés	11 340	-45 544
Créances État et autres collectivités publiques	-2 160	-17 038
Créances vis-à-vis du STIF	-10 270	-17 190
Autres créances	36 978	-3 385
Charges constatées d'avance	2 311	-30 987
Avances et acomptes reçus sur commande	7 120	2 046
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	-28 094	54 234
Dettes fiscales et sociales	15 805	75 616
Dettes vis-à-vis du STIF	120	-6 250
Autres dettes	-43 073	33 851
Produits constatés d'avance	17 495	270
Produits constatés d'avance <i>lease</i>	-2 491	-2 491
<b>Total Incidence de la variation du BFR</b>	<b>-14 759</b>	<b>33 166</b>

## 22 • TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

	31/12/11	31/12/10
Valeurs mobilières de placement	565 212	226 781
Disponibilités	140 162	97 049
<b>Total</b>	<b>705 374</b>	<b>323 830</b>

Le total de la trésorerie indiqué dans le tableau des flux de trésorerie s'analyse comme suit :

	31/12/11	31/12/10
Trésorerie et équivalents de trésorerie (bilan)	705 374	323 830
Concours bancaires courants	-83 508	-72 834
Trésorerie de clôture du TFT	621 866	250 996

## 23 • 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.

	31/12/11	31/12/10
Provision pour indemnités départ à la retraite	257 228	224 010
Provision pour allocation décès des retraités	32 327	29 536
Provision pour indemnités décès des actifs	12 159	14 721
Provision pour cessation anticipée d'activité	3 487	4 825
Provision pour bonification du taux de plan épargne entreprise (PEE) des retraités et futurs retraités	31 952	35 743
Provision pour rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités	177 818	160 710
Provision pour retraites filiales étrangères	16 686	0
<b>Total avantages postérieurs à l'emploi</b>	<b>531 658</b>	<b>469 545</b>
Provision pour cessation progressive d'activité	16 980	4 270
Provision pour médaille du travail	15 009	20 004
Provision pour maladie longue durée	4 294	3 996
Provision pour chômage	10 536	10 538
Provision pour rentes maladies professionnelles et accidents du travail des actifs	17 446	17 358
Provision mesures transitoires régime des retraites	765	1 211
<b>Total avantages à long terme</b>	<b>65 030</b>	<b>57 377</b>
<b>Total</b>	<b>596 688</b>	<b>526 922</b>

### 23.1 Avantages postérieurs à l'emploi

#### Régimes à prestations définies : synthèse

Les avantages postérieurs à l'emploi se composent :

- Des indemnités de départ à la retraite (IDR) ;
- Des allocations décès des retraités ;
- Des allocations décès des actifs ;
- Des cessations anticipées d'activité (CAA) ;
- De la bonification de taux des PEE des actuels et futurs retraités ;
- Des rentes pour maladie professionnelle et accident du travail des retraités (AT/MP).

### 23.1.1 ÉVOLUTION DE LA PROVISION

Les variations des provisions des avantages postérieurs à l'emploi constatés sont les suivantes :

	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès	Rentes AT/MP	Cessation anticipé d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
<b>Passif net comptabilisé au 1<sup>er</sup> janvier 2010</b>	<b>203 647</b>	<b>12 974</b>	<b>26 534</b>	<b>136 786</b>	<b>9 659</b>	<b>37 283</b>		<b>426 883</b>
Charge de l'exercice	24 150	1 710	1 241	16 966	365	13 740	-	58 172
Prestations payées par l'employeur	-12 291	-752	-798	-7 489	-2 379	-9 420		-33 129
Fermeture des droits						-22 370		-22 370
Pertes et gains actuariels	8 504	789	2 559	14 447	-2 820	16 510		39 989
Effet de périmètre								-
<b>Passif net comptabilisé au 31 décembre 2010</b>	<b>224 010</b>	<b>14 721</b>	<b>29 536</b>	<b>160 710</b>	<b>4 825</b>	<b>35 743</b>		<b>469 545</b>

	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipé d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
<b>Passif net comptabilisé au 1<sup>er</sup> janvier 2011</b>	<b>224 010</b>	<b>14 721</b>	<b>29 536</b>	<b>160 710</b>	<b>4 825</b>	<b>35 743</b>	-	<b>469 545</b>
Charge de l'exercice	24 171	1 936	1 164	16 589	147	1 430	2 490	47 927
Prestations payées par l'employeur	-17 237	-1 497	-958	-7 814	-1 443	-6 631	-35	-35 615
Pertes et gains actuariels	24 914	-3 001	2 585	8 333	-42	1 410	-894	33 305
Cotisations employeur aux fonds							-4 686	-4 686
Effet de périmètre	1 370						19 307	20 677
Différence de change	-						504	504
<b>Passif net comptabilisé au 31 décembre 2011</b>	<b>257 228</b>	<b>12 159</b>	<b>32 327</b>	<b>177 818</b>	<b>3 487</b>	<b>31 952</b>	<b>16 686</b>	<b>531 658</b>

### 23.1.2 CHARGE COMPTABILISÉE

La charge comptabilisée au cours de l'exercice se décompose de la façon suivante :

Charge de l'exercice comptabilisée en 2010	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipé d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Coûts des services rendus	-12 140	-1 073		-10 825		-10 390		-34 428
Coûts de l'actualisation	-10 611	-637	-1 241	-6 141	-365	-3 350		-22 345
Amortissement des coûts de services passés	-1 399							-1 399
Effet de périmètre								-
<b>Impact charges de personnel</b>	<b>-24 150</b>	<b>-1 710</b>	<b>-1 241</b>	<b>-16 966</b>	<b>-365</b>	<b>-13 740</b>	-	<b>-58 172</b>
Fermeture des droits						22 370		22 370
<b>Impact résultat</b>	<b>-24 150</b>	<b>-1 710</b>	<b>-1 241</b>	<b>-16 966</b>	<b>-365</b>	<b>8 630</b>	-	<b>-35 802</b>

Charge de l'exercice comptabilisée en 2011	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipé d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Coûts des services rendus	-13 084	-1 319		-10 070		-	-2 239	-26 712
Coûts de l'actualisation	-9 688	-617	-1 164	-6 519	-147	-1 430	-4 963	-24 528
Rendement attendu des actifs							4 712	
Amortissement des coûts de services passés	-1 399							-1 399
<b>Impact charges de personnel</b>	<b>-24 171</b>	<b>-1 936</b>	<b>-1 164</b>	<b>-16 589</b>	<b>-147</b>	<b>-1 430</b>	<b>-2 490</b>	<b>-47 927</b>
Fermeture des droits						-		-
<b>Impact résultat</b>	<b>-24 171</b>	<b>-1 936</b>	<b>-1 164</b>	<b>-16 589</b>	<b>-147</b>	<b>-1 430</b>	<b>-2 490</b>	<b>-47 927</b>

**23.1.3 IMPACT CAPITAUX PROPRES**

Les écarts actuariels au titre des avantages postérieurs à l'emploi sont les suivants :

Montant comptabilisé en capitaux propres 2010	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipé d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
<b>Solde d'ouverture</b>	23 797	1 415	9 529	-12 278	-10 690	-10 680	-	1 093
Écarts actuariels	-8 192	-789	-2 559	-14 447	2 820	-16 510		-39 677
Gains/(Pertes) sur les engagements								
<b>Solde de clôture</b>	15 605	626	6 970	-26 725	-7 870	-27 190	-	-38 584
dont écarts actuariels d'expérience sur la période	-7 637	-91	-980	-1 588	-2 923			-13 219

Montant comptabilisé en capitaux propres 2011	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipé d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
<b>Solde d'ouverture</b>	15 605	626	6 970	-26 725	-7 870	-27 190		
Écarts actuariels	-24 914	3 001	-2 585	-8 332	42	-1 410	-894	-35 092
Effet de périmètre gains (pertes)	2 748							2 748
Autres (IFRIC 14)								
Différence de change	-						287	287
<b>Solde de clôture</b>	-6 561	3 627	4 385	-35 057	-7 828	-28 600	-607	-70 641
dont écarts actuariels d'expérience sur la période	-8 471	-200	-120	-3 915	330	-2 912		-12 376

**23.1.4 ÉVOLUTION DE L'ENGAGEMENT ET DES ACTIFS DE COUVERTURE**

	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipé d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
<b>Engagement au 1<sup>er</sup> janvier 2010</b>	223 373	12 974	26 534	136 786	9 659	37 283	-	446 609
Coûts des services rendus	12 140	1 073		10 825		10 390		34 428
Coûts de l'actualisation	10 611	637	1 241	6 141	365	3 350		22 345
Contribution des employés								-
Prestations payées par l'employeur et les actifs de couverture	-10 892	-752	-798	-7 489	-2 379	-9 420		-31 730
Fermeture des droits ou liquidation des droits						-22 370		-22 370
Pertes et gains actuariels	8 504	789	2 559	14 447	-2 820	16 510		39 989
Effet de périmètre	-							-
Différence de change	-							-
Autres								-
<b>Engagement au 31 décembre 2010</b>	243 736	14 721	29 536	160 710	4 825	35 743	-	489 271
Actifs de couverture au 31 décembre 2010								0
<b>Engagement net des actifs de régimes</b>	243 736	14 721	29 536	160 710	4 825	35 743	-	489 271
Coût des services passés non reconnus	-19 726	-	-	-	-	-		-19 726
Ajustement cumulé de IFRIC 14								-
<b>Passif net comptabilisé au 31 décembre 2010</b>	224 010	14 721	29 536	160 710	4 825	35 743	-	469 545

	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
<b>Engagement au 1<sup>er</sup> janvier 2011</b>	<b>243 736</b>	<b>14 721</b>	<b>29 536</b>	<b>160 710</b>	<b>4 825</b>	<b>35 743</b>	-	<b>489 271</b>
Coûts des services rendus	13 084	1 319	-	10 070	-	-	2 240	26 713
Coûts de l'actualisation	9 688	617	1 164	6 519	147	1 430	4 963	24 528
Contribution des employés							1 870	1 870
Prestations payées par l'employeur et les actifs de couverture	-17 237	-1 497	-958	-7 814	-1 443	-6 631	-3 944	-39 524
Fermeture des droits ou liquidation des droits							-	-
Pertes et gains actuariels	24 914	-3 001	2 585	8 332	-42	1 410	-5 039	29 159
Effet de périmètre	1 370						87 836	89 206
Différence de change	-						2 859	2 859
Autres								
<b>Engagement au 31 décembre 2011</b>	<b>275 555</b>	<b>12 159</b>	<b>32 327</b>	<b>177 817</b>	<b>3 487</b>	<b>31 952</b>	<b>90 784</b>	<b>624 081</b>
Actifs de couverture au 31 décembre 2011							-74 317	-74 317
<b>Engagement net des actifs de régimes</b>	<b>275 555</b>	<b>12 159</b>	<b>32 327</b>	<b>177 817</b>	<b>3 487</b>	<b>31 952</b>	<b>16 467</b>	<b>549 764</b>
Coût des services passés non reconnus	-18 327	-	-	-	-	-		-18 327
Ajustement cumulé de IFRIC 14							219	219
<b>Passif net comptabilisé au 31 décembre 2011</b>	<b>257 228</b>	<b>12 159</b>	<b>32 327</b>	<b>177 817</b>	<b>3 487</b>	<b>31 952</b>	<b>16 686</b>	<b>531 657</b>

#### Actifs des retraites des filiales

#### Retraites des filiales étrangères

<b>Actif net comptabilisé au 1<sup>er</sup> janvier 2011</b>	
Rendement attendu des actifs	4 713
Contribution de l'employeur	4 686
Contribution des employés	1 870
Prestations payées par les actifs de couverture	-3 944
Fermeture des droits ou liquidation des droits	
Pertes et gains actuariels	-3 782
Effet de périmètre	68 530
Différence de change	2 223
Autres	22
<b>Actif net comptabilisé au 31 décembre 2011</b>	<b>74 317</b>

Les actifs de la filiale sont investis à environ 57 % en actions, 31 % d'obligations, 1 % en immobilier et le solde en autres produits financiers. Le rendement attendu des actifs se situe à 5,27 % dont 6 % attribuables à la quote-part investie en actions, 4,30 % attribuables à la quote-part investie en obligations, 1 % à la quote-part des produits immobiliers et 5 % attribuable aux autres produits.

### 23.1.5 ÉVOLUTION DEPUIS 2007

	2011	2010	2009	2008	2007
<b>Valeur de l'engagement au 31 décembre</b>	<b>624 081</b>	<b>489 271</b>	<b>448 013</b>	<b>446 417</b>	<b>408 818</b>
Juste valeur des actifs de régimes	74 317		-	-	
<b>Valeur net de l'engagement</b>	<b>549 764</b>	<b>489 271</b>	<b>448 013</b>	<b>446 417</b>	<b>408 818</b>
Écart actuariel d'expérience	-8 471	-14 089	-79		

**23.1.6 LES HYPOTHÈSES**

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/11		31/12/10
	France	Étranger	France
Taux d'actualisation	3,50 %	4,90 %	4,00 %
Taux d'inflation	2,00 %	2,87 %	2,00 %
Profil de carrière inflation comprise	3,60 %	2,90 %	3,60 %
Table de mortalité	TGH 05/TGF05	SAPS S1 NA	TGH 05/TGF05
Age de départ à la retraite	55,6 ans	65	55,6 ans
Taux de valorisation des pensions		2,66 %	
Taux de turnover	0,00 %	-	0,00 %

Une augmentation ou une diminution du taux d'actualisation de 25 points de base aurait un impact à la baisse ou à la hausse des engagements post-emploi de - ou + 27,8 M€.

**23.2 Autres avantages à long terme**

Les autres avantages à long terme se composent :

- Des rentes pour maladies professionnelles et accidents du travail des actifs (AT/MP) ;
- Des médailles du travail ;
- Des cessations progressives d'activité (CPA) ;
- Des prestations de chômage ;
- Des prestations maladie longue durée.

	Médailles du travail	Rentes AT/MP des actifs	Cessation progressive d'activité	Allocation chômage	Maladie longue durée	Mesures transitoires retraites	Total avantages long terme
<b>Passif net comptabilisé au 1<sup>er</sup> janvier 2011</b>	<b>20 004</b>	<b>17 358</b>	<b>4 270</b>	<b>10 538</b>	<b>3 996</b>	<b>1 211</b>	<b>57 377</b>
Coûts des services rendus et coût de l'actualisation	2 365	2 915	51		4 505		9 836
Prestations payées	-1 303	-2 432	-12 553	-5 505	-3 837	-447	-26 077
Écart actuariel	-6 057	-395	25 213	5 503	-370		23 894
<b>Passif net comptabilisé au 31 décembre 2011</b>	<b>15 009</b>	<b>17 446</b>	<b>16 981</b>	<b>10 536</b>	<b>4 294</b>	<b>764</b>	<b>65 030</b>
Engagements nets des actifs de régimes		-					-
Coût des services passés non reconnus		-					-
<b>Valeur de l'engagement au 31 décembre 2011</b>	<b>15 009</b>	<b>17 446</b>	<b>16 981</b>	<b>10 536</b>	<b>4 294</b>	<b>764</b>	<b>65 030</b>
Meilleure estimation des prestations versées aux régimes à prestations définies en 2012	-1 290	-2 454	-10 912	-4 119	-	-	-18 775

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/11	31/12/10
	Taux d'actualisation	3,50 %
Taux d'inflation	2,00 %	2,00 %
Profil de carrière inflation comprise	3,60 %	3,60 %
Table de mortalité	TGH 05/TGF05	TGH 05/TGF05
Âge de départ à la retraite	55,6 ans	55,6 ans
Taux de turnover	0,00 %	0,00 %

Une augmentation ou une diminution du taux d'actualisation de 25 points de base aurait un impact à la baisse ou à la hausse des avantages long terme de - ou + 1 M€.

## 24. AUTRES PROVISIONS

L'impact au compte de résultat est :

	31/12/11	31/12/10
Dotations et reprises aux provisions	-14 459	38 218

Les dotations et reprises aux provisions incluent au 31 décembre 2010 une reprise de provision pour risque fiscal de 42 M€.

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.

	31/12/10	Dotation	Provision utilisée	Provision non utilisée	Reclassement variations de périmètre et taux de change	31/12/11
<b>Provisions non courantes</b>	<b>120 087</b>	<b>31 078</b>	<b>-14 291</b>	<b>-4 874</b>	<b>6 861</b>	<b>138 860</b>
Démantèlement <sup>(a)</sup>	76 764	0	0	0	-1 280	76 860
Litiges <sup>(b)</sup>	9 910	10 137	-808	-3 575	988	16 651
Autres charges	3 169	2 154	-2 136	0	6 996	8 807
Autres risques <sup>(c)</sup>	30 245	18 787	-11 347	-1 299	157	36 543
<b>Provisions courantes</b>	<b>52 338</b>	<b>25 607</b>	<b>-18 790</b>	<b>-5 343</b>	<b>16 150</b>	<b>69 962</b>
Démantèlement <sup>(a)</sup>	1 277	0	-1 277	0	1 280	1 280
Litiges <sup>(b)</sup>	12 561	7 824	-684	-2 951	4 942	21 693
Autres charges	13 215	3 045	-7 475	-443	9 904	18 248
Autres risques <sup>(c)</sup>	25 285	14 737	-9 355	-1 949	23	28 741
<b>Total des Provisions</b>	<b>172 425</b>	<b>56 684</b>	<b>-33 081</b>	<b>-10 217</b>	<b>23 010</b>	<b>208 822</b>

(a) Les coûts de démantèlement du matériel roulant ferroviaire font l'objet d'une provision pour charges en contrepartie de leur inscription à l'actif immobilisé en tant que composants amortis sur la durée d'utilisation des trains.

(b) Les provisions pour litiges concernent des provisions pour litiges et contentieux à caractère commerciaux ou prud'homaux dont le risque de maladies professionnelles liées à l'amiante (cf. note 30.3).

(c) Les provisions pour autres risques comprennent l'engagement de la RATP EPIC constaté pour couvrir les risques sur des accidents voyageurs intervenus sur les réseaux (base : cas déclarés).

Du fait du caractère non significatif, aucune provision n'a fait l'objet d'une actualisation.

## 25 • DETTES FINANCIÈRES

### 25.1 Détail des dettes financières courantes et non courantes

	31/12/11	31/12/10
Emprunts obligataires	4 998 171	3 867 127
Variation de la juste valeur de la dette obligataire	465	-621
Emprunts auprès de la région Île-de-France	245 617	233 191
Emprunts Plan épargne entreprise	153 192	157 097
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	494 615	466 100
Emprunts auprès des établissements de crédit	102 900	92 789
Emprunts liés aux contrats de location financement	32 887	38 862
Dépôts et cautionnements (reçus)	1	1
Autres emprunts et dettes	5 299	8 673
<b>Total dettes financières - non courant</b>	<b>6 033 147</b>	<b>4 863 220</b>
Emprunts obligataires	0	500 271
Emprunts auprès de la région Île-de-France	23 020	24 383
Emprunts Plan épargne entreprise	205 298	210 115
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	4 791	6 954
Emprunts auprès des établissements de crédit	9 533	5 549
Emprunts liés aux contrats de location financement	2 040	1 838
Dépôts et cautionnements (reçus)	196 294	142 992
Billets de trésorerie	479 885	612 463
Autres emprunts et dettes	400	1 506
Concours bancaires	83 504	72 825
Intérêts courus non échus (ICNE)	98 662	80 542
<b>Total dettes financières - courant</b>	<b>1 103 428</b>	<b>1 659 438</b>
<b>Total</b>	<b>7 136 575</b>	<b>6 522 659</b>

### 25.2 Calcul de l'endettement net

Le Groupe définit communément sa dette comme le total des encours de dettes financières sous déduction d'une part des intérêts courus non échus, des équivalents de trésorerie, des valeurs mobilières de placement classées en actifs financiers non courants disponibles à la vente et de la juste valeur des opérations de couverture de change de la dette des emprunts obligataires.

	31/12/11	31/12/10
Dettes financières	7 136 575	6 522 658
<i>Cash flow hedge</i>	-330 809	-289 814
Intérêts courus non échus	-98 657	-80 542
Avance prêts CIL	-64 422	-66 428
Dépôts et cautionnements <sup>(1)</sup>	-499 406	-473 054
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-705 374	-323 830
Autres <sup>(2)</sup>	-460 957	-435 669
<b>Endettement net groupe</b>	<b>4 976 950</b>	<b>4 853 321</b>

(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 473 M€ au 31 décembre 2011.

## 25.3 Dettes financières par échéance

	2012	2013	2014	2015	2016	> 5 ans
Emprunts obligataires	-	450 000	330 000	-		3 000 000
Intérêts emprunts obligataires	154 358	154 358	130 733	116 295	116 295	695 010
Flux de capitaux <i>cross currency swap</i>	-	-	100 400	148 244	124 572	574 628
Intérêts sur <i>cross currency swap</i>	40 121	40 134	40 134	40 503	30 927	49 197
Flux financiers sur dérivés hors <i>cross currency swap</i>	610	373	218	47	-69	-4 413
Emprunts auprès de la région Île-de-France	20 590	20 287	21 232	20 940	20 288	202 017
Intérêts sur emprunts auprès de la région Île-de-France	5 186	4 395	4 368	4 017	3 676	24 646
Emprunts Plan épargne entreprise	14 108	27 750	39 158	80 555	-	-
Intérêts sur emprunts PEE	16 389	10 315	8 380	5 639	-	-
Emprunts auprès établissements de crédit	9 533	102 900				
Emprunts liés aux contrats de location financement	1 018	1 087	1 161	1 239	1 195	17 202
Intérêts sur emprunts liés aux contrats de location	390	442	461	476	488	4 173
Dépôts et cautionnements (reçus)	196 295					
Billets de trésorerie	479 885	-	-	-		-
Autres emprunts et dettes	400	5 299				
Concours bancaires	83 504					
<b>Total dettes financières</b>	<b>1 022 386</b>	<b>817 340</b>	<b>676 243</b>	<b>417 955</b>	<b>297 373</b>	<b>4 562 458</b>

kUSD	2012	2013	2014	2015	2016	> 5 ans
Swap de flux	-336	-3 557	40 509	194 636	41 825	334 091
Intérêts sur dépôts long terme	6 589	13 735	21 511	33 767	36 469	75 789
<b>Total des flux en kUSD</b>	<b>6 252</b>	<b>10 178</b>	<b>62 020</b>	<b>228 403</b>	<b>78 294</b>	<b>409 880</b>

kCHF	2012	2013	2014	2015	2016	> 5 ans
Emprunts obligataires CHF	-	-	165 000	230 000	200 000	915 000
Intérêts emprunts obligataires CHF	43 875	43 875	43 875	38 925	34 037	52 612
<b>Total des flux en kCHF</b>	<b>43 875</b>	<b>43 875</b>	<b>208 875</b>	<b>268 925</b>	<b>234 037</b>	<b>967 612</b>

Les flux sur emprunts en francs suisses sont antérieurement compensés par des flux sur *cross currency swap* en francs suisse.  
La ventilation par principales devises et par nature de taux figure en note 28.

## 25.4 Juste valeur des passifs financiers évalués au coût

	31/12/11		31/12/10	
	Juste valeur	Coût	Juste valeur	Coût
Emprunts obligataires	5 196 586	4 998 170	4 557 503	4 367 399
Variation de la juste valeur de la dette obligataire	0	465	0	-620
Prêts de la région Île-de-France	304 562	268 639	291 041	257 574
Emprunts PEE	177 872	358 490	221 340	367 212
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	501 972	499 406	434 987	473 054
Emprunts auprès établissements de crédit	112 433	112 433	98 338	98 338
Emprunts liés aux contrats de location financement	34 927	34 927	40 700	40 700
Dépôts et cautionnements (reçus)	196 295	196 295	142 993	142 993
Billets de trésorerie	479 885	479 885	612 463	612 463
Autres emprunts et dettes	5 699	5 699	10 179	10 179
Intérêts courus non échus (ICNE)	98 662	98 662	80 542	80 542
Concours bancaires	83 504	83 504	72 825	72 825
<b>Total dettes financières</b>	<b>7 192 397</b>	<b>7 136 574</b>	<b>6 562 912</b>	<b>6 522 659</b>

La juste valeur est déterminée sur la base du prix de cotation à la date de clôture. En l'absence de cotation, elle est déterminée sur la base d'une actualisation des flux contractuels aux 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.

**Variation du coût amorti**

Emprunt obligataire			Coût amorti 31/12/11	Coût amorti 31/12/10	Variation
RATP EUR	4,75 %	25 avril 2011	0	500 271	-500 271
RATP EUR	5,25 %	18 sept 2013	448 138	447 198	940
RATP EUR	4,375 %	24 sept 2014	329 740	329 651	90
RATP CHF	3,00 %	19 déc 2014	135 617	131 806	3 811
RATP CHF	2,125 %	21 jul 2015	189 777	183 628	6 149
RATP CHF	3,375 %	21 mars 2016	164 467	159 877	4 590
RATP CHF	3,25 %	9 oct 2017	246 681	239 799	6 882
RATP CHF	3,25 %	6 nov 2017	123 547	120 131	3 416
RATP EUR	4,50 %	28 mai 2018	647 725	647 424	301
RATP CHF	2,929 %	27 jun 2019	258 605	251 350	7 255
RATP CHF	2,625 %	6 nov 2019	123 171	119 717	3 454
RATP EUR	4,00 %	23 sept 2021	595 004	594 592	411
RATP EUR	2,875 %	9 sept 2022	592 548	591 954	594
RATP EUR	4,125 %	13 avr 2023	596 307	0	596 307
RATP EUR	3,75 %	19 oct 2026	447 138	0	447 138
RATP EUR	4,11 %	1 <sup>er</sup> Jul 2031	49 704	0	49 704
RATP EUR	4,11 %	1 <sup>er</sup> jul 2035	50 000	50 000	0
<b>Total dette obligataire</b>			<b>4 998 170</b>	<b>4 367 399</b>	<b>630 771</b>

	Coût amorti 31/12/11	Coût amorti 31/12/10	Variation
Emprunt région Île-de-France	268 639	257 574	11 065
Avance prêt CIL	64 422	66 428	-2 006
Emprunt PEE	358 490	367 212	-8 722
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	499 406	473 054	26 352
<b>Total dette long terme</b>	<b>6 189 127</b>	<b>5 531 667</b>	<b>657 460</b>

## 25.5 Classification des instruments financiers évalués dans le bilan à leur juste valeur

**Niveau 1** : juste valeur (hors intérêts courus) obtenue à partir des prix cotés observés sur les marchés

Encours : OPCVM : 388 354 k€.

**Niveau 2** : juste valeur (hors intérêts courus) obtenue à partir des prix non cotés mais observables à partir des cotations de taux, des cours de change, et des volatilités de taux constatés sur les marchés.

	Valeur de marché en k€
Dérivés de <i>cash flow hedge</i>	319 986
dont <i>swap de pre hedge</i>	0
dont <i>cross currency swap</i>	330 809
Dérivés de <i>fair value hedge</i>	470
Dérivés de <i>trading</i>	471

**Niveau 3** : juste valeur évaluée à l'aide de données estimées, non observables.

Aucun instrument financier n'entre dans cette catégorie.

## 26 • FOURNISSEURS ET AUTRES CRÉDITEURS

	31/12/11	31/12/10
Dettes fournisseurs	238 410	258 489
Dettes sur immobilisations	412 971	392 031
Dettes fiscales et sociales	512 388	505 038
Dettes diverses d'exploitation	20 989	6 719
Produits constatés d'avance	70 631	51 061
Autres dettes diverses	140 729	145 138
<b>Total</b>	<b>1 396 119</b>	<b>1 358 476</b>

L'intégralité des dettes fournisseurs a une échéance à moins d'un an.

## 27 • GESTION DU RISQUE FINANCIER

### Gestion du risque de taux

Les transactions relatives aux instruments dérivés consistent principalement en la mise en place d'instruments de protection contre le risque de taux, adossés soit à la dette, soit au portefeuille de placements.

Le risque de taux relatif à la dette et aux placements est géré essentiellement en modulant les parts respectives de taux fixe et de taux variable en fonction des évolutions de marché. Cette modulation est obtenue par la mise en place ou l'annulation d'opérations d'échanges de taux d'intérêts (*swaps*) et d'opérations optionnelles.

Des « *stops loss* » et « *take profit* » ont été définis par la direction financière et des limites supplémentaires ont été mises en place pour les opérations qualifiées de *Trading*. Ainsi, la volatilité des résultats financiers liée à l'activité *mark-to-market* sur produits dérivés de taux reste contenue.

### Gestion du risque de change

La RATP émet des emprunts en devises et couvre systématiquement le risque de change sur les émissions d'emprunts en devises à l'aide de *swap* de devises (*cross currency swap*).

### Exposition au risque de matières premières

Concernant la RATP EPIC, aucune opération de couverture des matières premières n'a été mise en place sur 2011.

### Risque crédit

Le risque de crédit représente le risque de perte financière pour le Groupe dans le cas où un client ou une contrepartie d'un instrument financier viendrait à manquer à ses obligations contractuelles.

Le risque client est limité car les principaux clients du Groupe sont des collectivités locales.

Le risque de contrepartie est limité par la mise en place de contrats de collatéralisation sur produits dérivés, et par la diversification des placements à court terme, entièrement constitués de « *cash équivalent* ».

### Risque de liquidité

Le risque de liquidité correspond au risque que le Groupe éprouve des difficultés à honorer ses dettes et obligations lorsque celles-ci arriveront à échéance. La RATP se finance essentiellement à long terme ; elle a anticipé ses besoins 2012 avec un emprunt public, sorti en octobre 2011, à hauteur de 450 M€. Elle dispose par ailleurs d'un programme de billets de trésorerie (2 000 M€) pour s'assurer de liquidités suffisantes et accessibles afin d'honorer ses passifs.

## 27.1 Sensibilité des dettes à court terme

La RATP possède des dettes court terme matérialisées par des billets de trésorerie (480 M€ dont 189 M€ adossé au Plan épargne entreprise), dont la maturité n'excède pas trois mois au 31 décembre 2011, et dont certains sont à taux variable (*swaps* Eonia).

La RATP possède également une obligation à court terme (189 M€) destinée au financement du Plan épargne entreprise

## 27.2 Sensibilité des dettes à long terme

### Effet sur les charges financières

La dette (dette obligataire, PEE, Île-de-France) est aujourd'hui à 85 % à taux fixe.

Total des dettes avant couverture	31/12/11	31/12/10
<b>Dette obligataire CHF en millions d'euros</b>	<b>948</b>	<b>948</b>
Taux variable	0 %	0 %
Taux fixe	100 %	100 %
<b>Dette obligataire EUR en millions d'euros</b>	<b>3 780</b>	<b>3 180</b>
Taux variable	0 %	0 %
Taux fixe	100 %	100 %
<b>Emprunt long terme en millions d'euros</b>	<b>305</b>	<b>292</b>
Taux variable	100 %	99 %
Taux fixe	0 %	1 %
<b>PEE en millions d'euros</b>	<b>343</b>	<b>351</b>
Taux variable	100 %	100 %
Taux fixe	0 %	0 %
<b>Total en millions d'euros</b>	<b>5 377</b>	<b>4 771</b>
Taux fixe	88 %	87 %
Taux variable	12 %	13 %
<b>Total des dettes après couverture de taux</b>	<b>31/12/11</b>	<b>31/12/10</b>
<b>Total dette (nominal) en millions d'euros</b>	<b>5 377</b>	<b>4 771</b>
dont dette à taux variable	649	641
Swap de variabilisation	148	148
<b>% fixe de la dette</b>	<b>85 %</b>	<b>83 %</b>

Les charges d'intérêts sur les dettes obligataires s'élèvent à 177 M€ en 2011 : une hausse des taux d'intérêts de 1 % impliquerait un accroissement de charges de 0,5 M€, un effet résultat lié à la variation de juste valeur (des *mark to market*) des dérivés (FVH et Trading) de -3 M€ et un impact capitaux propres lié à la variation des *mark to market* des dérivés de *cash flow hedge* de +0.8 M€.

### Effet sur l'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.

**Dettes et dépôts couverts par les dépôts associés aux terminaisons de lease**

	31/12/11	31/12/10
Encours de dette USD converti en millions d'euros	467	431
dont à taux variable	0	0
% Taux fixe	100 %	100 %

	31/12/11	31/12/10
Encours de dépôts USD converti en millions d'euros	467	430
dont à taux variable	0	0
% Taux fixe	100 %	100 %

## 28 • INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

### 28.1 Maturité des instruments dérivés (maturité, notionnel, devise)

Au 31 décembre 2010

	Total	Classement			Échéance du notionnel		
		CFH	FVH	Trading	- de 1 an	de 1 à 5 ans	+ 5 ans
<b>Couverture du risque de change</b>							
<i>Cross currency swap</i>	947 843	947 843				248 644	699 199
<b>Couverture risque de taux</b>							
<i>Swaps de variabilisation à CT</i>	314 430		314 430		314 430		
<i>Swaps de variabilisation à LT</i>	50 000		50 000				50 000
<i>Swaps de variabilisation cappé LT</i>	98 000			98 000		48 000	50 000
<i>Swaps de fixation</i>	466 428	466 428					466 428
<i>Vente de put</i>	50 000			50 000	50 000		
<i>Achat de put</i>	50 000	50 000			50 000		
<i>Vente de call</i>	50 000	50 000			50 000		
<i>Achat de cap</i>	2 619			2 619		2 619	
<i>Vente de cap</i>	2 619			2 619		2 619	
<b>Couverture de matières premières</b>							
<i>Swaps</i>							

Au 31 décembre 2011

	Total	Classement			Échéance du notionnel		
		CFH	FVH	Trading	- de 1 an	de 1 à 5 ans	+ 5 ans
<b>Couverture du risque de change</b>							
<i>Cross currency swap</i>	994 393	947 843		46 550		373 215	621 177
<b>Couverture risque de taux</b>							
<i>Swaps de variabilisation à CT</i>	109 326		109 326		109 326		
<i>Swaps de variabilisation à LT</i>	50 000		50 000				50 000
<i>Swaps de variabilisation cappé LT</i>	98 000			98 000		98 000	
<i>Swaps de fixation</i>	67 670	64 422		3 248		1 725	65 945
<i>Vente de put</i>							
<i>Achat de put</i>							
<i>Vente de call</i>							
<i>Achat de cap</i>	3 204			3 204		3 204	
<i>Vente de cap</i>							
<b>Couverture de matières premières</b>							
<i>Swaps</i>							

Remarque : il est rappelé que le risque de change sur la dette émise en devises est systématiquement couvert par les *cross currency swaps* et que les instruments non qualifiés de couverture (*trading*) selon IAS 39 constituent néanmoins une couverture économique.

## 28.2 Juste valeur des dérivés

	31/12/10					
	Actif non courant	Actif courant	Total actif	Passif non courant	Passif courant	Total passif
Cash flow hedge	290 742	11 296	302 038	16 829	13 164	29 993
Fair value hedge		1 204	1 204	607	34	641
Non hedge		1 277	1 277		1 435	1 435
<b>Total</b>	<b>290 742</b>	<b>13 777</b>	<b>304 519</b>	<b>17 436</b>	<b>14 633</b>	<b>32 069</b>

	31/12/11					
	Actif non courant	Actif courant	Total actif	Passif non courant	Passif courant	Total passif
Cash flow hedge	331 056	11 676	342 732	10 820	13 179	23 999
Fair value hedge		-636	-636	-469	50	-419
Non hedge		5 223	5 223		4 613	4 613
<b>Total</b>	<b>331 056</b>	<b>16 263</b>	<b>347 319</b>	<b>10 351</b>	<b>17 842</b>	<b>28 193</b>

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 swap* 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*.

## 28.3 Impact au bilan de la comptabilisation de la juste valeur des instruments dérivés

Précisions sur les instruments de couverture de flux de trésorerie :

	Échéances attendues des flux couverts	Comptabilisation en résultats 2011
Swaps de précouverture antérieurs à 2011	Étalement de soultes sur dérivés antérieur à 2011	-5 161
Swaps de précouverture 2011	Reprise de capitaux propres : étalement des soultes de <i>cash flow hedge</i> réalisées sur 2009	1 981
Swaps créditbail I1 et I3	Contrats couvrant la période 2002 - 2027 et 2003 - 2028	-1 004
Swaps créditbail I2	Contrats couvrant la période 2002 - 2016	
Swap CIL	Contrat couvrant les emprunts CIL sur la période 2009 - 2028	-1 217
Cross currency swap	Contrats couvrant les emprunts obligataires CHF jusqu'en juin 2019	34 571

## 29 • GARANTIES

### 29.1 Garanties données

	31/12/11			31/12/10		
	RATP EPIC	Autres	Total	RATP EPIC	Autres	Total
Avals et cautions	652 128	13 350	665 478	725 666	4 206	729 872
dont						
• Cautions auprès d'associations ou autres	1 720	12 254	13 974	2 987	2 761	5 748
• Avantages au personnel	276 747	1 096	277 843	306 438	1 445	307 883
• Opérations de <i>leasehold</i> sous locations <sup>(a)</sup>	373 661		373 661	416 241		416 241
<b>Total</b>	<b>652 128</b>	<b>13 350</b>	<b>665 478</b>	<b>725 666</b>	<b>4 206</b>	<b>729 872</b>

(a) Montant 2010 actualisé des clôtures des *leases* survenues en 2009.

### 29.2 Garanties reçues

	31/12/11			31/12/10		
	RATP EPIC	Autres	Total	RATP EPIC	Autres	Total
Avals et cautions	191 267		191 267	175 432	1 815	177 247
Dont opérations de <i>leasehold</i> sous locations	191 267		191 267	175 432		175 432
<b>Total</b>	<b>191 267</b>	<b>0</b>	<b>191 267</b>	<b>175 432</b>	<b>1 815</b>	<b>177 247</b>

## 30 • ENGAGEMENTS HORS BILAN

### 30.1 En matière d'investissements en immobilisations

Les investissements contractés à la date de clôture mais non enregistrés dans les comptes s'élèvent à 2 792 M€ au 31 décembre 2011 contre 3 400 M€ au 31 décembre 2010.

### 30.2 En matière d'avantages au personnel

Le coût des services passés relatif au changement des modalités de calcul du régime des indemnités de départ à la retraite s'élèvent au 31 décembre 2011 à 18 327 k€ et sont amortis depuis 2008.

### 30.3 Actifs et Passifs éventuels

#### Amiante

Une étude interne a été menée afin de recenser les cas de maladies professionnelles liées à l'amiante et d'évaluer leurs conséquences financières pour l'entreprise.

Une provision couvre l'intégralité du risque lié aux cas déclarés ou ayant fait l'objet d'actions contentieuses. Bien qu'il ne soit pas possible de préjuger de l'impact financier des actions futures, la RATP considère que la provision inscrite au bilan au 31 décembre 2011 pour 1 572 k€ est suffisante et correspond à sa meilleure estimation du risque financier encouru par l'entreprise (cf. note 24).

## 31 • INFORMATION RELATIVE AUX PARTIES LIÉES

### 31.1 Transactions avec des parties liées

La RATP, en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial, est intégralement détenue par l'État français. Par conséquent, elle est liée, au sens d'IAS 24 avec la totalité des entreprises contrôlées par l'État français. Toutefois, considérant que l'objectif de la norme IAS 24 est d'alerter sur les conditions des transactions non courantes conclues entre le groupe et des tiers avec lesquels les liens sont privilégiés, le Groupe a exclu du périmètre l'ensemble des transactions courantes conclues à des conditions de marché.

#### Transactions avec l'État et les collectivités publiques :

	31/12/11	31/12/10
Ressources du contrat STIF	1 817 254	1 782 003
Ressources des communes pour le maintien de dessertes déficitaires	16 310	17 614
Subventions d'investissements appelées sur l'exercice (État, STIF, RIF, Autres)	494 310	379 940
Emprunts Région Île-de-france souscrits sur l'exercice	34 871	19 210
Emprunts Région Île-de-france remboursés sur l'exercice	21 174	20 454
Créances sur l'État et les collectivités	250 990	249 050
Créances sur le STIF	42 320	38 370
Dettes envers l'État et les collectivités	83 470	85 690
Dettes envers le STIF	10 970	17 170
Dettes financières envers la RIF	305 353	291 656

#### Transactions avec les filiales :

Les transactions réalisées avec les sociétés en intégration globale sont éliminées en consolidation ; les transactions réalisées avec les sociétés en intégration proportionnelle (part non éliminée) ou par mise en équivalence ne sont pas significatives et relèvent des pratiques habituelles retenues pour des opérations de nature commerciale ou financière réalisées au sein d'un groupe ; elles sont réalisées aux conditions courantes de marché.

#### Autres transactions dont celles réalisées avec les entreprises du secteur public :

Il s'agit de transactions courantes réalisées à des conditions normales de marché.

### 31.2 Rémunération des principaux dirigeants

Les principaux dirigeants du groupe RATP sont les membres du comité exécutif.

	31/12/11	31/12/10
Avantages à court terme hors charges patronales <sup>(1)</sup>	2 122	1 961

(1) Comprenant les salaires bruts, primes, intéressement et avantages en nature.

Les autres avantages ne sont pas significatifs.

## 32 • SOCIÉTÉS DU GROUPE

Pôle Transport	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
RATP Développement	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dév France Investissement	France	100,00	100,00	IG	
Cité Bleue	France	50,00	50,00	IP	
CTVMI	France	100,00	100,00	IG	
Giroux Eure et Loire	France	100,00	100,00	IG	
Céobus	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dév France Services	France	100,00	100,00	IG	
SCI Parc de la Sainte Claire	France	100,00	100,00	IG	
SCI Pimian	France	100,00	100,00	IG	
SCI La Procession	France	100,00	55,00	IG	
SCI Sofitim	France	100,00	50,00	IG	
SCI Foncière RD	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
STIVO	France	50,00	50,00	IP	
TIMBUS	France	100,00	50,03	IG	
TVM	France	100,00	100,00	IG	
Cars Perrier	France	100,00	100,00	IG	
SCI Perrier	France	100,00	100,00	IG	
EM Services	France	100,00	90,00	IG	
Flexcité	France	100,00	85,60	IG	
Flexcité 77	France	100,00	85,60	IG	
Flexcité 91	France	100,00	85,60	IG	
Flexcité 93	France	100,00	85,60	IG	
Flexcité 94	France	100,00	97,00	IG	
Flexcité 95	France	100,00	85,60	IG	
Flexcité 95 TSE	France	100,00	85,60	IG	
Flexcité TAD	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
Gembus	France	100,00	100,00	IG	
Jacquemard et Cie	France	100,00	100,00	IG	
Mobicité	France	100,00	100,00	IG	
Cars Dunois	France	100,00	100,00	IG	
Cars Saint Martin	France	100,00	55,00	IG	
Odulys	France	35,00	35,00	MEE	
Voyage Dunois	France	100,00	100,00	IG	
Orlyval Service (OVS)	France	100,00	99,00	IG	
SQY BUS	France	100,00	89,52	IG	
Société d'exploitation des lignes touristiques	France	24,99	24,99	MEE	
Société des lignes touristiques	France	51,00	51,00	IP	
TP2A	France	100,00	51,00	IG	
CTY	France	100,00	100,00	IG	
IXXI	France	100,00	100,00	IG	
Société des transports interurbains Centre	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
Moulins Mobilité	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
Société des transports urbains de Bourges	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
Société des transports urbains Vierzon	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
Société des transports interurbains Allier	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
AlpBus Fournier	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
Société des transports interurbains Haute-Savoie	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre

Pôle Transport	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
Vienne Mobilités	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
STD de la Marne	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
Champagne Mobilités	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
Voyages Desbiolles	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
STIVIMMO	France	50,00	50,00	IP	Entrée de périmètre
Bombela Operating Company	Afrique du Sud	100,00	51,00	IG	
EL Djazair	Algérie	100,00	100,00	IG	
Nanjing Anqing	Chine	16,27	16,27	MEE	
Nanjing Huabei	Chine	11,47	11,47	MEE	
Nanjing Huainan	Chine	18,32	18,32	MEE	
Nanjing Maanshan	Chine	13,23	13,23	MEE	
Nanjing JV	Chine	22,05	22,05	MEE	
VTCL	Chine	45,00	45,00	MEE	
VTR China	Chine	50,00	50,00	IP	
Macao	Chine	50,00	32,50	IP	
Tramway Hong Kong	Hong Kong	45,00	45,00	MEE	
Séoul Ligne 9	Corée	36,00	36,00	MEE	
VT Korea	Corée	45,00	45,00	MEE	
VTR Korea	Corée	50,00	50,00	IP	
Veolia Transport RATP Asia	France	50,00	50,00	IP	
VTR India	Inde	50,00	50,00	IP	
Mumbai	Inde	31,50	31,50	MEE	
RATP DEV USA LLC.	États-Unis	100,00	100,00	IG	
Fullington Auto Bus Company	États-Unis	100,00	50,98	IG	
Mc Donald Transit Asociates	États-Unis	100,00	53,07	IG	
Autoline Toscane	Italie	100,00	100,00	IG	
Gest Spa	Italie	100,00	51,00	IG	
HERM	Italie	48,00	48,00	MEE	
Modène	Italie	23,52	23,52	IP	Conformément aux pactes d'actionnaires exercice indirectement d'un contrôle conjoint
Tram di Firenze	Italie	24,90	24,90	MEE	
RATP Dev Italia	Italie	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
RATP Dev Genova	Italie	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
Dolomiti Bus	Italie	39,50	39,50	IP	Entrée de périmètre
RATP International	France	100,00	100,00	IG	
ALEXA	Italie	39,00	39,00	MEE	
La Ferroviaria Italiana (LFI)	Italie	12,66	12,66	MEE	
LFI Services	Italie	12,66	12,66	MEE	
TFT SPA	Italie	12,66	12,66	MEE	
RFT SPA	Italie	12,66	12,66	MEE	
RATP Dev Suisse	Suisse	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
RATP Dev Suisse TP	Suisse	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
HelvéCIE SA	Suisse	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
RATP Dev UK	Angleterre	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
Bournemouth Transport	Angleterre	100,00	90,01	IG	Entrée de périmètre
London United Busways	Angleterre	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
Bath Bus Company	Angleterre	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
MétoLink	Angleterre	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre

	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
<b>Pôle Ingénierie</b>					
Groupe Systra	France	39,66	39,66	MEE	Changement de méthode perte de contrôle
Xelis	France	51,00	51,00	MEE	Changement de méthode perte de contrôle
<b>Pôle valorisation des espaces</b>					
Promo Métro	France	100,00	100,00	IG	
Telcité	France	100,00	100,00	IG	
Naxos	France	100,00	100,00	IG	
SEDP	France	100,00	100,00	IG	
SADM	France	100,00	100,00	IG	

### 33 • HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Conformément à l'instruction AMF 206-10 du 19 décembre 2006 et aux obligations introduites par la LSF (Art L820-3), les honoraires encourus du titre de l'audit des comptes consolidés et sociaux du Groupe sont les suivants :

Diligences/Prestations directement liées en k€	31/12/11	31/12/10
PriceWaterhouseCoopers	561	734
KPMG	83	93
Ernst and Young	577	346
Autres	199	174
<b>Commissariat aux comptes</b>	<b>1 420</b>	<b>1 347</b>
PriceWaterhouseCoopers	238	302
KPMG	0	27
Ernst and Young	201	30
Autres	0	127
<b>Prestations liées au commissariat aux comptes</b>	<b>440</b>	<b>486</b>
PriceWaterhouseCoopers	9	20
KPMG	20	17
Ernst and Young	0	0
Autres	163	63
<b>Autres Prestations</b>	<b>192</b>	<b>100</b>

### 34 • ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

#### Suite du protocole d'accord pour un nouveau Systra

Le 3 janvier 2012, Systra est devenu actionnaire à 100 % de Xelis par apport des 51 % du capital de la participation encore détenue par la RATP et de même pour Inexia avec la SNCF. Suite à ces apports et aux opérations de rééquilibrage permettant le maintien de la parité des deux actionnaires dans le capital de Systra, la RATP et la SNCF détiennent désormais chacune 41,92 % de Systra, contre 39,66 % au 31 décembre 2011, sans modification du mode de consolidation (mise en équivalence).

#### Signature du nouveau contrat STIF-RATP pour la période 2012-2015

Le contrat pluriannuel 2012-2015 fixant les relations contractuelles entre le STIF et la RATP a été présenté aux conseils d'administration des deux entités le 14 mars 2012 et signé le 16 mars 2012. Ce nouveau contrat quadriennal avec le STIF est le premier qui s'inscrit dans le nouveau cadre institutionnel issu de la loi sur l'Organisation et la régulation des transports ferroviaires (ORTF) du 8 décembre 2009. Les conséquences comptables de ce nouveau contrat notamment en matière de rémunération des investissements et d'indemnisation des actifs à l'expiration des droits de ligne demeurent en cours d'analyse à la date d'arrêté des comptes.



# Comptes sociaux

Rapport général des commissaires aux comptes	85	Compte de résultat	88
Bilan	86	Annexes aux comptes sociaux	90

# Rapport des commissaires aux comptes

## Sur les comptes annuels

Exercice clos le 31 décembre 2011

En exécution de la mission qui nous a été confiée par la ministre de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2011, 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, à l'exception du point décrit dans les paragraphes suivants ; 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.

Comme mentionné dans les notes 1 «Faits caractéristiques de la période» et 2.1.2. «Immobilisations corporelles», la loi ORTF publiée le 9 décembre 2009 a notamment :

- Limité dans le temps l'exploitation des lignes existantes créées avant le 3 décembre 2009 ;
- Modifié le régime de propriété des biens historiquement mis à la disposition de la RATP et prévu le principe d'une indemnisation pour les biens transférés.

Le premier contrat quadriennal dans ce nouveau cadre légal a été signé avec le STIF le 16 mars 2012. Les conséquences comptables de ce nouveau contrat notamment en matière de rémunération des investissements et d'indemnisation des actifs à l'expiration des droits de ligne demeurent en cours d'analyse à la date d'arrêt des comptes. Dans ce contexte, la RATP a arrêté ses comptes sur la base du contrat en vigueur jusqu'au 31 décembre 2011 sans

tirer les conséquences de la loi et a maintenu dans ses comptes les modalités d'enregistrement, d'amortissement et d'évaluation des actifs appliquées antérieurement, sans être en mesure de déterminer les flux futurs de trésorerie liés à ses actifs et ainsi de s'assurer que leur valeur d'utilité était au moins égale au montant pour lequel ils sont inscrits à l'actif de son bilan. Sous cette réserve, 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'EPIC RATP à la fin de cet exercice.

### 2. Justification des appréciations

En application des dispositions de l'article L. 823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les appréciations auxquelles nous avons procédé, outre celles ayant conduit à la réserve mentionnée ci-dessus :

#### Avantages au personnel

La note 3.13 de l'annexe intitulée «Avantages au personnel à long terme» détaille les engagements sociaux à long terme provisionnés au bilan ainsi que la méthode d'évaluation desdits engagements. La note 5.20 intitulée «Engagements financiers au 31 décembre 2011» présente sous la rubrique «Avantages au personnel» les engagements sociaux qui ne sont pas provisionnés dans les comptes annuels.

Nous avons examiné le recensement, l'évaluation et le traitement comptable de ces deux catégories d'engagements et nous avons vérifié que les notes 3.13, 5.3 et 5.20 de l'annexe donnent une information appropriée. 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. Vérification spécifique

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par la loi.

À l'exception de l'incidence éventuelle des faits exposés dans la première partie de ce rapport, nous n'avons pas d'autres observations à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du conseil d'administration sur la gestion de l'EPIC RATP.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 13 avril 2012  
Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit  
Gérard Morin

Ernst & Young et autres  
Christine Vitrac

**Bilan au 31/12/11**

ACTIF	31/12/11		31/12/10	
	BRUT	Amortissements et provisions (à déduire)	NET	NET
<b>IMMOBILISATIONS INCORPORELLES</b>	<b>585 908</b>	<b>270 081</b>	<b>315 827</b>	<b>240 401</b>
• Frais de recherche et développement	188 851	18 489	170 362	95 458
• Droit au bail	2 626	1 220	1 406	1 483
• Autres	394 431	250 372	144 059	143 460
<b>IMMOBILISATIONS CORPORELLES</b>	<b>22 143 622</b>	<b>10 366 313</b>	<b>11 777 311</b>	<b>11 043 052</b>
• Terrains	393 157	-	393 157	396 296
• Constructions	8 844 243	3 769 102	5 075 142	4 920 037
• Installations techniques, matériel et outillage industriel	4 752 621	3 222 680	1 529 941	1 408 226
• Matériel de transport	5 239 789	3 225 506	2 014 284	1 694 780
• Autres	191 503	149 025	42 478	46 236
• En cours, avances et acomptes	2 722 309	-	2 722 309	2 577 477
<b>IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES</b>	<b>1 083 596</b>	<b>29 414</b>	<b>1 054 182</b>	<b>969 606</b>
• Participations	401 025	4 123	396 902	325 222
• Créances rattachées à des participations	-	-	-	2 250
• Autres titres immobilisés	880	196	684	457
• Prêts	84 065	203	83 862	109 731
• Autres	597 626	24 892	572 734	531 946
<b>ACTIF IMMOBILISÉ (I)</b>	<b>23 813 126</b>	<b>10 665 808</b>	<b>13 147 320</b>	<b>12 253 059</b>
Stocks et en-cours	206 931	40 542	166 389	161 615
Avances et acomptes versés sur commande	15 489	-	15 489	2 940
<b>CRÉANCES</b>	<b>1 632 312</b>	<b>9 285</b>	<b>1 623 027</b>	<b>1 565 773</b>
• Créances clients et comptes rattachés	131 260	3 951	127 309	138 657
• Créances État et autres collectivités publiques	293 316	-	293 316	287 451
• Autres	86 149	5 334	80 815	56 809
• Créances <i>lease</i>	1 121 587	-	1 121 587	1 082 856
<b>ACTIF FINANCIER</b>	<b>1 046 008</b>	<b>-</b>	<b>1 046 008</b>	<b>658 534</b>
Valeurs mobilières de placement	1 022 366	-	1 022 366	637 536
Disponibilités	23 642	-	23 642	20 998
Charges constatées d'avance	94 773	-	94 773	108 090
<b>ACTIF CIRCULANT (II)</b>	<b>2 995 513</b>	<b>49 827</b>	<b>2 945 686</b>	<b>2 496 952</b>
Frais d'émission d'emprunts (III)	9 863	-	9 863	9 065
Primes de remboursement des obligations (IV)	19 086	-	19 086	16 719
Écarts de conversion actif (V)	21 981	-	21 981	18 701
<b>TOTAL GÉNÉRAL ( I + II + III + IV + V )</b>	<b>26 859 569</b>	<b>10 715 635</b>	<b>16 143 936</b>	<b>14 794 496</b>

**PASSIF**

(en Milliers d'euros)

	31/12/11	31/12/10
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition	250 700	250 700
Écarts de réévaluation	227 220	229 638
Dotation en capital	433 367	433 367
<b>RÉSERVES</b>	<b>294 699</b>	<b>294 699</b>
• Réserve provenant de la cession de biens mis à disposition par le STIF et désaffectés (remploi)	184 519	184 519
• Réserve provenant de la cession de biens mis à disposition par l'État et désaffectés	136	136
• Réserve provenant de la cession de biens créés par la Régie et désaffectés (réinvestissement)	52 119	52 119
• Réserve générale	57 926	57 926
Report à nouveau	1 407 093	1 223 983
Résultat de l'exercice (excédent ou perte)	294 663	183 110
<b>SITUATION NETTE</b>	<b>2 907 743</b>	<b>2 615 497</b>
Subventions d'investissement	3 298 795	2 903 955
Provisions réglementées	411 303	421 125
<b>CAPITAUX PROPRES (I)</b>	<b>6 617 841</b>	<b>5 940 578</b>
Provisions pour risques	95 060	76 108
Provisions pour charges	149 618	147 910
<b>PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES (II)</b>	<b>244 678</b>	<b>224 018</b>
<b>DETTES FINANCIÈRES</b>	<b>6 785 014</b>	<b>6 214 174</b>
• Prêts de la région d'Île-de-France	305 353	291 656
• Emprunts obligataires	5 072 616	4 479 078
• Emprunts et dettes à des établissements de crédit (soldes créditeurs de banques)	143 294	133 289
• Emprunts et dettes financières divers	1 143 330	1 208 195
• Intérêts courus non échus	120 421	101 956
Avances et acomptes reçus sur commandes en-cours.	3 763	1 636
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	197 731	211 904
Dettes fiscales et sociales	489 842	502 065
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	406 815	381 017
Autres dettes	142 383	124 668
Dettes <i>lease</i>	1 136 650	1 100 410
Produits constatés d'avance	97 274	75 384
<b>DETTES (III)</b>	<b>9 259 472</b>	<b>8 611 258</b>
Écarts de conversion passif (IV)	21 945	18 639
<b>TOTAL GÉNÉRAL ( I + II + III + IV )</b>	<b>16 143 936</b>	<b>14 794 493</b>

COMPTE DE RÉSULTAT (en k€)	31/12/11	31/12/10	VAR. %
<b>PRODUITS D'EXPLOITATION</b>	<b>4 718 471</b>	<b>4 602 429</b>	<b>2,5 %</b>
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>4 353 763</b>	<b>4 201 422</b>	<b>3,6 %</b>
• Produits du transport (prestations de service)	4 072 106	3 940 947	3,3 %
• Produits des activités annexes	129 518	115 145	12,5 %
• Prestations de services autres que les produits de transport	148 467	141 797	4,7 %
• Ventes de produits résiduels	3 672	3 533	3,9 %
<b>Produits divers</b>	<b>256 097</b>	<b>292 984</b>	<b>-12,6 %</b>
• Production stockée	4 834	6 438	-24,9 %
• Production immobilisée	93 464	87 887	6,3 %
• Reprises sur provisions et transferts de charges	120 128	156 179	-23,1 %
• Subventions d'exploitation	133	239	-44,5 %
• Autres produits	37 539	42 241	-11,1 %
			-
<b>Produits en atténuation des charges d'amortissements</b>	<b>108 611</b>	<b>108 023</b>	<b>0,5 %</b>
• Reprise sur provisions spéciales de réévaluation	9 654	9 622	0,3 %
• Quote-part des subventions d'investissement virée au compte de résultat de l'exercice	98 957	98 401	0,6 %
<b>CHARGES D'EXPLOITATION</b>	<b>4 196 795</b>	<b>4 159 073</b>	<b>0,9 %</b>
<b>Consommations en provenance de tiers</b>	<b>867 641</b>	<b>853 577</b>	<b>1,6 %</b>
• <b>Énergie</b>	<b>209 845</b>	<b>188 221</b>	<b>11,5 %</b>
- Énergie électrique	98 438	90 285	9,0 %
- Carburants	98 081	83 841	17,0 %
- Chauffage	13 327	14 095	-5,5 %
• <b>Frais relatifs aux lignes affrétées</b>	<b>26 126</b>	<b>25 018</b>	<b>4,4 %</b>
• <b>Charges de circulation SNCF</b>	<b>19 035</b>	<b>19 502</b>	<b>-2,4 %</b>
• <b>Matières et autres charges externes</b>	<b>612 635</b>	<b>620 836</b>	<b>-1,3 %</b>
- Matières et fournitures diverses	179 801	173 830	3,4 %
- Autres charges externes	432 835	447 005	-3,2 %
<b>Impôts, taxes et versements assimilés</b>	<b>171 634</b>	<b>195 514</b>	<b>-12,2 %</b>
<b>Charges de personnel</b>	<b>2 389 494</b>	<b>2 370 206</b>	<b>0,8 %</b>
• Salaires et traitements	1 677 206	1 668 523	0,5 %
• Charges sociales	699 796	689 630	1,5 %
• Résultat des régimes spéciaux	12 492	12 053	3,6 %
<b>Dotations aux amortissements et aux provisions</b>	<b>732 269</b>	<b>697 099</b>	<b>5,0 %</b>
• Sur immobilisations - dotations aux amortissements	630 671	623 417	1,2 %
• Sur immobilisations - dotations aux provisions			-
• Sur actif circulant - dotations aux provisions	7 985	8 556	-6,7 %
• Pour risques et charges - dotations aux provisions	93 613	65 126	43,7 %
<b>Autres charges</b>	<b>35 757</b>	<b>42 676</b>	<b>-16,2 %</b>
<b>RÉSULTAT D'EXPLOITATION ( I )</b>	<b>521 676</b>	<b>443 356</b>	<b>17,7 %</b>

COMPTE DE RÉSULTAT (en k€)	31/12/11	31/12/10	VAR. %
<b>PRODUITS FINANCIERS</b>	<b>101 703</b>	<b>89 565</b>	<b>13,6 %</b>
• De participation	2 286	3 067	-25,5 %
• D'autres valeurs mobilières et créances de l'actif immobilisé	180	267	-32,8 %
• Autres intérêts et produits assimilés	93 276	83 000	12,4 %
• Reprises sur provisions et transferts de charges	383	68	460,6 %
• Différences positives de change	335	906	-63,0 %
• Produits nets sur cessions de valeurs mobilières de placement	5 243	2 256	132,4 %
<b>CHARGES FINANCIÈRES</b>	<b>323 871</b>	<b>314 221</b>	<b>3,1 %</b>
• Intérêts et charges assimilées	317 940	307 664	3,3 %
• Dotations aux amortissements et aux provisions	5 599	5 652	-0,9 %
• Différences négatives de changes	332	906	-63,4 %
• Charges nettes sur cessions de valeurs mobilières de placement			-
<b>RÉSULTAT FINANCIER (II)</b>	<b>-222 168</b>	<b>-224 656</b>	<b>-1,1 %</b>
<b>RÉSULTAT COURANT (I + II)</b>	<b>299 507</b>	<b>218 700</b>	<b>36,9 %</b>
<b>PRODUITS EXCEPTIONNELS</b>	<b>223 809</b>	<b>33 361</b>	<b>570,9 %</b>
• Sur opérations de gestion	2 341	1 619	44,6 %
• Sur opérations en capital	212 930	24 454	770,7 %
• Produits exceptionnels <i>lease</i>	2 066	2 227	-7,2 %
• Autres produits exceptionnels	4 400	1 944	126,3 %
• Reprises sur provisions et transferts de charges	2 072	3 116	-33,5 %
<b>CHARGES EXCEPTIONNELLES</b>	<b>186 712</b>	<b>27 290</b>	<b>584,2 %</b>
• Sur opérations de gestion	1 748	3 046	-42,6 %
• Autres charges exceptionnelles	183 112	21 401	755,6 %
• Dotations aux amortissements et aux provisions	1 852	2 843	-34,9 %
<b>RÉSULTAT EXCEPTIONNEL</b>	<b>37 096</b>	<b>6 071</b>	<b>511,1 %</b>
Participation des salariés aux résultats	41 940	41 660	0,7 %
Impôts sur les bénéfices			-
<b>TOTAL PRODUITS</b>	<b>5 043 983</b>	<b>4 725 355</b>	<b>6,7 %</b>
<b>TOTAL CHARGES</b>	<b>4 749 319</b>	<b>4 542 244</b>	<b>4,6 %</b>
<b>RÉSULTAT</b>	<b>294 663</b>	<b>183 110</b>	<b>60,9 %</b>

# Annexe aux comptes sociaux

Arrêté au 31 décembre 2011

Les états financiers sont présentés en milliers d'euros sauf exceptions mentionnées.

Les comptes au 31 décembre 2011 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 13 avril 2012.

## 1 • FAITS CARACTÉRISTIQUES DE LA PÉRIODE

### Règlement européen relatif aux services publics de transport de voyageurs

Le règlement européen relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (règlement OSP) adopté le 23 octobre 2007 est entré en vigueur le 3 décembre 2009. Il définit la manière dont les autorités compétentes peuvent intervenir dans le domaine des transports publics en précisant les conditions à respecter pour, d'une part, confier le service à une entreprise et, d'autre part, octroyer des compensations de service public en contrepartie des coûts supportés ; il limite par ailleurs dans le temps la durée des droits d'exploitation de lignes confiés aux opérateurs de transport public.

Jusqu'à l'entrée en vigueur de ce règlement, l'EPIC RATP bénéficiait de droits d'exploitation perpétuels sur les lignes qui lui avaient été confiées dans le cadre du décret de 1949 et de l'ordonnance de 1959.

La loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'Organisation et à la régulation des transports ferroviaires (loi ORTF) prévoit dans son article 5

l'adaptation de la réglementation des transports de voyageurs en Île-de-France en modifiant les dispositions de l'ordonnance de 1959.

Ainsi la loi :

- Décide que l'exploitation des lignes existantes créées avant le 3 décembre 2009 se poursuivra dans le cadre des conventions en cours conformément aux règles applicables à cette date 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). Ces durées d'exploitation s'appliquent sauf stipulation conventionnelle antérieure manifestant l'accord entre l'autorité organisatrice et l'opérateur prévoyant expressément une date antérieure ; les droits d'exploitation des lignes confiés à la RATP sont désormais limités dans le temps ;
- Définit le cadre de rémunération de la RATP dans ses missions de gestionnaire de l'infrastructure et d'exploitant des lignes en assurant une rémunération appropriée des capitaux engagés ;
- À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010 modifie le régime de propriété des biens historiquement mis à disposition ou créés par la RATP ;
- Reconnaît à la RATP la qualité de gestionnaire de l'infrastructure des réseaux de métro et de RER (dans la limite des compétences reconnues à Réseau ferré de France), dont elle assure l'exploitation à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2010.

À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, les conséquences de cette loi sur le régime de propriété des biens sont les suivantes :

Type de biens	Matériels roulants et matériels d'entretien du matériel roulant (biens de retour).	Biens relatifs à l'infrastructure.	« Biens de reprise » Il s'agit de biens nécessaires à l'exploitation : – les centres bus, – les ateliers, ...	Biens affectés aux activités administratives, sociales ou de formation.
Régime de propriété	Ces biens appartenant initialement à la RATP, ils sont devenus la propriété du STIF. La RATP en conserve le contrôle (équivalent à un régime de quasi propriétaire). Le STIF entrera en possession des biens à la fin des contrats.	Pour la partie des biens qui appartenait initialement à l'État et au STIF, ces biens sont devenus la propriété de la RATP.	Pour la partie des biens qui appartenait initialement à l'État et au STIF, ces biens sont devenus la propriété de la RATP. Le STIF a la capacité de reprendre ces biens en fin de contrat contre une indemnisation de la RATP.	Pour la partie des biens qui appartenait initialement au STIF, ces biens sont devenus la propriété de la RATP.
Modalités de rémunération du transfert	Transfert à titre gratuit.	Transfert à titre gratuit.	Transfert avec indemnisation du STIF.	Transfert avec indemnisation du STIF.

Le décret d'application n° 2011-320 est paru au journal officiel le 25 mars 2011. Il précise les natures de biens relevant des quatre catégories précitées ci-dessus et indique les dates butoirs pour définir une liste de chacun de ces biens par catégorie et mettre en place les conventions d'indemnisation des actifs transférés et de définition des rémunérations par activité.

La liste des biens par catégorie ayant fait l'objet d'un transfert de propriété a été approuvée par des arrêtés ministériels publiés le 7 novembre 2011, le 13 décembre 2011 et le 5 janvier 2012.

Le décret fixe par ailleurs les dates limites suivantes :

- Le 25 mars 2012 pour l'établissement de la liste des biens de reprise historiquement détenus par la RATP, le STIF et l'État ;
- Le 25 mars 2012 pour l'établissement d'une convention pluriannuelle entre le STIF et la RATP fixant notamment la rémunération de la RATP au titre de ses missions de gestionnaire d'infrastructure. Le contrat STIF signé le 16 mars 2012 répond à cet objectif.
- Au plus tard dans un délai de six mois après la publication des listes de biens ayant fait l'objet de transfert de propriété (biens de reprise et biens propres) pour fixer le montant et les modalités de versement des indemnités au STIF.
- Le 25 mars 2013 pour l'établissement d'une convention pluriannuelle entre le STIF et la RATP fixant les modalités de rémunération versée à la RATP sur les biens de retour.

Le contrat RATP-STIF régissant les rémunérations de la RATP pour la période 2008-2011, signé avant l'entrée en vigueur du règlement OSP est arrivé à échéance au 31 décembre 2011.

Au 31 décembre 2011, les conventions fixant les rémunérations n'étaient pas arrêtées et le nouveau cadre contractuel n'était pas disponible. Le contrat pluriannuel 2012-2015 fixant les relations contractuelles entre le STIF et la RATP a été présenté aux conseils d'administration des deux entités le 14 mars 2012 et signé le 16 mars 2012. Les conséquences comptables de ce nouveau contrat notamment en matière de rémunération des investissements et d'indemnisation des actifs à l'expiration des droits de ligne demeurent en cours d'analyse à la date d'arrêté des comptes.

### Participation dans Transdev

La RATP, actionnaire à 25,6 % de Transdev, a conclu le 4 mai 2010 un accord avec Veolia Environnement et la caisse des Dépôts pour sortir du capital de cette société en échange d'actifs français et internationaux appartenant à Transdev et à Veolia Transport. Ces opérations ont été finalisées le 3 mars 2011.

Dans le cadre de cette sortie de la RATP au capital de Transdev, RATP Développement a pris le contrôle de 16 filiales issues des groupes Transdev et Veolia Transport situées principalement au Royaume-Uni, en Suisse et en France. La levée de la condition suspensive de l'autorité française de la concurrence fin 2010 a conduit le groupe RATP à considérer qu'il prenait le contrôle de ces sociétés à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011 en amont de la date de finalisation juridique des opérations.

À l'occasion de cette opération, le pourcentage de détention de RATP dans

RATP Développement est passé de 97,32 % à 100 % suite à l'acquisition des titres antérieurement détenus par Transdev pour un prix de 2,5 M€.

### Protocole d'accord pour un nouveau Systra

Le 30 juin 2011, la RATP et la SNCF ont abouti à un accord visant à développer l'ingénierie du transport autour de leur filiale commune Systra. Cette refondation de Systra a consisté à lui apporter les filiales propres d'ingénierie des deux entreprises (Xelis pour la RATP, Inexia pour la SNCF) et faire évoluer la gouvernance du groupe. À ce stade, le groupe RATP apporte 49 % de la société Xelis au groupe Systra en échange de titres Systra.

À compter du 30 juin 2011, le groupe RATP perd avec la SNCF le contrôle conjoint du groupe Systra et transfère le contrôle exclusif de la société Xelis à Systra. Le groupe Systra (dont Xelis) est, à compter de cette date, intégré selon la méthode de la mise en équivalence.

À l'issue de cette opération, le groupe Systra est détenu à hauteur de 39,66 % contre 35,85 % auparavant.

Enfin, dans l'accord signé le 30 juin 2011, il est prévu qu'au plus tôt dans les six mois suivant la réalisation des apports initiaux et au plus tard le 31 décembre 2012, Systra devienne actionnaire à 100 % de Xelis par apport des 51 % du capital de la participation encore détenue par la RATP. Cette opération a eu lieu le 3 janvier 2012.

### Nouvelles émissions obligataires

La RATP a émis trois emprunts en 2011 :

- 600 M€ en avril 2011 avec une échéance avril 2023 et un taux coupon de 4,125 % ;
- 50 M€ en juillet 2011 avec une échéance en juillet 2031 et un taux coupon de 4,11 % ;
- 450 M€ en octobre 2011 avec une échéance en octobre 2026 et un taux coupon de 3,750 %.

### Fiscalité sur les contributions forfaitaires du STIF

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

Au titre de l'exercice 2011, la RATP facture le STIF sans TVA, conformément à l'analyse exposée à la DLF.

La RATP considère quelle que soit l'issue de ce dossier, que les conséquences de cette position seront neutres sur le résultat 2011.

### Signature du nouveau contrat STIF-RATP pour la période 2012-2015

Le contrat pluriannuel 2012-2015 fixant les relations contractuelles entre le STIF et la RATP a été présenté aux conseils d'administration des deux entités le 14 mars 2012 et signé le 16 mars 2012.

Ce nouveau contrat quadriennal avec le STIF est le premier qui s'inscrit dans le nouveau cadre institutionnel issu de la loi sur l'Organisation et la régulation des transports ferroviaires (ORTF) du 8 décembre 2009.

Les conséquences comptables de ce nouveau contrat notamment en matière de rémunération des investissements et d'indemnisation des actifs à l'expiration des droits de ligne demeurent en cours d'analyse à la date d'arrêté des comptes.

## 2 • PRINCIPES, RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

Le plan comptable particulier de la RATP a été approuvé par arrêté interministériel en date du 21 mars 1985, sur avis de conformité donné par le conseil national de la comptabilité. Ce plan est établi conformément aux règles, principes et modalités du système de base du Plan comptable général.

Il comprend, en outre, des développements et des aménagements qui répondent aux besoins spécifiques d'information de gestion de la RATP et aux particularités de sa structure juridique et de son régime financier.

### 2.1 Principes généraux relatifs au bilan

Le détail de l'actif immobilisé et des amortissements est présenté dans les notes 5.1 et 5.2.

#### 2.1.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les frais de recherche et développement, afférents à des projets nettement individualisés, ayant de sérieuses chances de réussite technique et de rentabilité commerciale, sont inscrits à l'actif du bilan lorsqu'ils remplissent les critères énoncés par la réglementation comptable. Leur durée d'amortissement dépend de la durée d'utilisation du bien auquel ils se rapportent. Tous les autres frais de recherche et de développement sont pris en charges d'exploitation.

Les systèmes d'informations acquis ou créés par l'entreprise sont inscrits au bilan. Ils sont décomposés entre :

- Leur coût de développement et de paramétrage amortis sur une durée de 5 à 10 ans en fonction de la durée d'utilisation du système ;
- Les progiciels et le matériel acquis pour la mise en service du système sont sur une durée de 3 ans.

#### 2.1.2 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

##### 2.1.2.1 Jusqu'au 31 décembre 2009

Les immobilisations corporelles sont composées de biens affectés par l'État et le STIF aux exploitations confiées à la RATP, de biens propres, et de biens faisant l'objet de location financement.

La répartition des actifs immobiliers est la suivante par propriétaire :

- L'État : il s'agit pour l'essentiel de lignes qui ont été incorporées au RER ;
- Le STIF : cela concerne principalement les lignes de métro construites avant 1968, ainsi qu'un certain nombre d'immeubles afférents à l'activité de la RATP ;
- La RATP : pour les autres biens.

##### Régime de possession par la RATP des biens immobiliers affectés par l'État et le STIF

La loi du 21 mars 1948 qui a créé la RATP prévoit que les biens mobiliers et immobiliers concédés ou afferméés par la Ville de Paris ou le département de la Seine à la Compagnie du chemin de fer métropolitain et à la Société des transports en commun de la région parisienne sont mis à la disposition de la RATP au moment de sa création. La propriété juridique de ces biens a été transférée par la loi de 1964 au STIF ; ces biens sont restés affectés aux exploitations confiées à la RATP. Les décrets de 1969 et 2006 fixent la liste des biens appartenant au STIF. Les infrastructures et autres biens réalisés sous maîtrise d'ouvrage RATP appartiennent en pleine propriété à la RATP (sauf compte de remploi correspondant aux biens acquis en contrepartie de la cession de biens initialement affectés par l'État ou le STIF).

Le décret du 4 juin 1975 prévoit, par ailleurs, que les biens immobiliers appartenant à l'État et constitués de voies ferrées d'intérêt général nécessaires à l'exploitation du réseau régional sont affectés aux exploitations de la RATP.

Conformément aux décrets de 1969, 2006 précités, au décret du 4 juin 1975 et au contrat entre le STIF et la RATP, cette dernière a l'obligation d'assurer l'entretien et le renouvellement du patrimoine qui a été mis à sa disposition.

Ainsi, les biens mis à sa disposition par l'État français et le STIF, sans transfert de propriété, sont maintenus à l'actif du bilan de la RATP EPIC aux comptes d'immobilisations appropriés afin d'apprécier la réalité économique de la gestion de l'entreprise. La RATP n'en a pas cependant la libre disposition. Ces biens appartiennent au domaine public des transports.

##### 2.1.2.2 À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010

En liaison avec le règlement européen OSP du 23 octobre 2007 entré en vigueur le 3 décembre 2009, la loi ORTF modifie à compter du 1<sup>er</sup> 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 loi prévoit le transfert à la RATP des biens constitutifs de l'infrastructure gérée par la RATP et appartenant au STIF ou à l'État à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, ces biens étant transférés à titre gratuit.

L'ensemble des biens nécessaires à l'exploitation des services de voyageurs –notamment les matériels roulants et les matériels d'entretien du matériel roulant– font l'objet d'un transfert de propriété juridique au STIF au 1<sup>er</sup> janvier 2010 à titre gratuit. Le STIF entrera en possession de ces biens à l'expiration des contrats d'exploitation de services. Le décret d'application N°2011-320 prévoit sauf mention différente dans la convention pluriannuelle entre la RATP et le STIF que le STIF effectue le rachat des biens à leur valeur nette comptable, nette de toute subvention, au terme de la durée des droits d'exploitation de la RATP.

Les autres biens nécessaires à l'exploitation (biens de reprise), autres que ceux mentionnés aux deux paragraphes précédents, sont apportés en pleine propriété à la RATP au 1<sup>er</sup> janvier 2010 ; 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 appartenant au STIF ou à l'État qui ne sont pas affectés à l'exploitation et qui sont utilisés par la RATP pour des activités administratives, sociales ou de formation sont à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2010, apportés en pleine propriété à la RATP. Ces transferts à la RATP donnent lieu au versement d'une indemnité au STIF, non déterminée à cette date.

Le décret d'application N°2011-320 indique les dates butoirs pour mettre en place les conventions d'indemnisation des actifs transférés (biens de reprise et biens propres). Il prévoit un délai de six mois au plus tard après la publication des listes de biens pour fixer le montant et les modalités de versement des indemnisations du STIF. Au 31 décembre 2011, les modalités financières de transfert des biens de reprise et des biens propres restent à définir.

### 2.1.2.3 Traitement comptable des immobilisations

Les immobilisations mises à disposition ou appartenant à la RATP sont inscrites au bilan à leur coût historique (coût d'acquisition ou coût de production) à l'exception des immobilisations en service au 31 décembre 1976 qui ont fait l'objet d'une réévaluation dans les conditions définies par l'article 61 de la loi de finances pour 1977.

Conformément à la méthode de comptabilisation des actifs par composants, toutes les immobilisations ont été décomposées afin d'appliquer des durées d'utilité propre à chacun des composants en fonction de leur fréquence de renouvellement ou des opérations de rénovation. Au 1<sup>er</sup> 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.

Voici pour nos biens les plus représentatifs et leurs composants les durées d'amortissement pratiquées :

<b>Bâtiments</b>	<b>Durées d'utilisation</b>
Gros œuvre des bâtiments	70 à 100 ans
Second œuvre et aménagements des bâtiments	6 à 30 ans
<b>Infrastructures ferroviaires</b>	<b>Durées d'utilisation</b>
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
<b>Signalisation des voies et système d'aide à la conduite des trains</b>	<b>Durées d'utilisation</b>
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

<b>Matériels roulants</b>	<b>Durées d'utilisation</b>
Matériels roulants ferrés	20 à 40 ans
Matériels roulants bus	4 à 10 ans
Véhicules de tourisme	5 ans
<b>Installations et équipements, matériel et outillage</b>	<b>Durées d'utilisation</b>
Appareils élévateurs et translateurs	10 à 40 ans
Portillons automatiques, tourniquets d'admission des voyageurs	10 à 20 ans
Matériel à imprimer, délivrer et oblitérer les titres de transport	5 à 10 ans
Télécoms et alarmes	5 à 15 ans
Installations électriques	5 à 30 ans
Postes de transformation de courant	10 à 100 ans
Matériel d'épuisement et ventilation	15 à 30 ans
Équipements et matériel de climatisation	5 à 10 ans
Équipements de sonorisation et d'affichages lumineux	10 à 30 ans
Matériel et outillage	5 à 30 ans
Autres matériels et mobiliers	3 à 15 ans

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.

Comme indiqué ci avant, la loi ORTF fixe dans le temps les droits d'exploitation des lignes confiées à la RATP, définit les régimes de propriété des biens et le sort des biens à l'expiration des contrats, fixe les modalités de rémunération pour la gestion de l'infrastructure et pour l'exploitation des lignes de manière à assurer la couverture des coûts et la rémunération des capitaux engagés. Les hypothèses de calcul des tests de dépréciation seront donc modifiées.

Le contrat pluriannuel 2012-2015 fixant les relations contractuelles entre le STIF et la RATP a été présenté aux conseils d'administration des deux entités le 14 mars 2012 et signé le 16 mars 2012. Les conséquences comptables de ce nouveau contrat notamment en matière de rémunération des investissements et d'indemnisation des actifs à l'expiration des droits de ligne demeurent en cours d'analyse à la date d'arrêté des comptes.

Dans l'attente de la finalisation de cette analyse, la RATP n'a pas été en mesure au 31 décembre 2011 de déterminer les flux futurs de trésorerie liés à ses actifs et ainsi de s'assurer que leur valeur d'utilité était au moins égale au montant pour lequel ils sont inscrits à l'actif de son bilan. Il n'a donc pas été réalisé de test de dépréciation au 31 décembre 2011.

### 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.

### 2.1.3 BIENS CONCERNÉS PAR LES OPÉRATIONS DE LOCATIONS/SOUS-LOCATIONS

Les biens qui servent d'assiette aux opérations de *leasehold* (cf. note 3.12) figurent à l'actif immobilisé du bilan de la RATP. Les biens qui servent d'assiette aux opérations de *swedish lease* (cf. note 3.12) ne sont pas inscrits en immobilisations mais en compte de dépôts à long terme. Le résultat acquis par la RATP au titre des opérations de *lease* (*net present value*) est étalé sur la durée de vie des opérations (cf. note 5.21a).

### 2.1.4 IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

La valeur brute de ces actifs est constituée par leur coût d'achat y compris les coûts directement attribuables engagés pour mettre l'actif en place. La RATP a choisi de rattacher les droits de mutation, honoraires ou commissions et frais d'actes au coût d'acquisition de l'immobilisation.

La valeur d'inventaire des titres détenus par la RATP est déterminée à partir de la situation nette comptable de la filiale ou pour les filiales détenant elles-mêmes des participations, à partir de la situation nette consolidée du sous-groupe, et de l'évolution prévisible des résultats de la filiale ou du sous-groupe.

Lorsque la valeur d'inventaire des titres est inférieure à leur valeur nette au bilan, une provision pour dépréciation est constituée pour la différence (cf. détail des provisions dans la note 5.3).

### 2.1.5 STOCKS

Les stocks sont enregistrés au plus faible du coût (y compris frais accessoires d'achat) et de la valeur nette de réalisation. Le coût est calculé au coût moyen pondéré (cf. un détail des stocks par catégorie note 5.4).

### 2.1.6 CRÉANCES

Elles sont valorisées à leur valeur nominale. Une provision pour dépréciation de la totalité de la créance est constituée lorsqu'un risque potentiel de non recouvrement apparaît (cf. détail des provisions dans la note 5.3).

### 2.1.7 PRIMES DE REMBOURSEMENT DES OBLIGATIONS

L'amortissement des primes de remboursement des obligations est réparti linéairement sur la durée des emprunts concernés. Toutefois, dans l'hypothèse où la décision de rembourser par anticipation un emprunt aurait été prise avant la date d'arrêt des comptes, les charges y afférentes seraient amorties en totalité.

## 2.1.8 CAPITAUX PROPRES

Le poste « Contre-valeur des immobilisations mises à disposition » qui figure au passif représente essentiellement la valeur résiduelle, figée au 1<sup>er</sup> 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 pour 8,6 M€ et de la réévaluation des biens non amortissables opérée en 1978 sur la base de 1976 pour 218,6 M€ (cf. note 5.8).

La loi du 21 mars 1948 a créé la RATP sans lui attribuer de capital. Toutefois, en 1986, les pouvoirs publics lui ont accordé une dotation en capital de 283,3 M€. Cette dotation a été augmentée en juillet 2010 dans le cadre du plan de relance national annoncé début 2009 (150 M€).

La loi ORTF modifie à compter du 1<sup>er</sup> janvier le régime de propriété des biens créés par la RATP ou historiquement mis à sa disposition. Auparavant le traitement, des plus-values et moins-values sur cessions d'actifs immobiliers, alimentait directement des comptes de réserves. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010 la comptabilisation des cessions d'actifs immobiliers se fait par le résultat exceptionnel.

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.

(cf. détail de la variation des capitaux propres note 5.7).

## 2.1.9 DETTES FINANCIÈRES ET COUVERTURE

Les emprunts sont présentés au bilan à leur valeur de remboursement en euros.

### Opérations en devises

Les soldes monétaires libellés en devises sont convertis en fin d'exercice au taux de clôture à l'exception des dettes financières en devises, couvertes de façon parfaites par des contrats d'échanges de devises (*cross currency swaps*), et donc présentées au cours de couverture. Toutes les opérations en devises sont couvertes intégralement.

À la date d'arrêt des comptes, lorsque l'application du cours de conversion a pour effet de modifier les montants en euros précédemment comptabilisés, les différences de conversion sont inscrites au passif du bilan lorsque la différence correspond à un gain latent, et à l'actif du bilan lorsque la différence correspond à une perte latente. Les pertes latentes entraînent la constitution d'une provision pour risques de change.

## Instruments financiers dérivés

La RATP gère les risques de marchés liés aux variations de taux d'intérêts, de change et de matières premières 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.

### 2.1.10 DETTES FOURNISSEURS

Les fournisseurs débiteurs sont présentés à l'actif du bilan. Si leur valeur d'inventaire est inférieure à leur valeur comptable, une provision est alors constatée.

## 2.2 Principes généraux relatifs au compte de résultat

### 2.2.1 RECETTES LIÉES AU CONTRAT AVEC LE SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE

Les recettes liées au contrat signé le 21 février 2008 avec le Syndicat des transports d'Île-de-France pour les années 2008 à 2011, se composent :

- Des **recettes directes** du trafic perçues des voyageurs ;
- De la **contribution d'exploitation** relative aux obligations de service public ;
- De la **contribution au financement des investissements** ;
- D'un **bonus ou malus relatif aux indicateurs de qualité de service** ;
- D'un mécanisme d'intéressement avec partage des risques et des gains entre la RATP et le STIF fondé sur les recettes directes réalisées par comparaison avec l'objectif prévu au contrat.

Ces recettes font partie du chiffre d'affaires de la RATP.

Par ailleurs, la RATP peut être redevable de pénalités notamment en cas de non réalisation de l'offre kilométrique du service de référence.

### 2.2.2 SUBVENTIONS POUR MAINTIEN OU CRÉATION DE DESERTES DÉFICITAIRES

La RATP perçoit, dans le cadre du dispositif prévu à l'article 856 du décret 59.157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation du transport de voyageurs dans la région parisienne, des subventions pour maintien ou création de dessertes déficitaires versées par les collectivités demanderesse.

Le détail du chiffre d'affaires figure dans la note 5.9 et l'affectation des recettes par nature de titre de transport dans la note 5.10.

### 2.2.3 PRODUITS EN ATTÉNUATION DE CHARGES D'AMORTISSEMENT

Il s'agit des reprises sur subventions d'investissement et sur provisions spéciales de réévaluation.

### 2.2.4 CHARGES DE PERSONNEL

À partir de 1999, la RATP a mis en place une organisation comptable permettant de séparer ce qui relève de son activité «transporteur» de ce qui relève de son activité «assureur».

Cette organisation est fondée sur :

- L'établissement, au sein de l'activité «assureur», de comptes de résultats par risques couverts (maladie, accident du travail, chômage, famille), d'une part ;
- La mise en place de taux de cotisations sociales patronales, comparables dans leur fonctionnalité et leur niveau à ceux des régimes sociaux de droit commun, d'autre part.

Cet ensemble constitue le Traitement comptable de la protection sociale (TCPS).

#### Présentation des charges de personnel dans les comptes sociaux d'entreprise

Afin d'améliorer la lisibilité et la comparaison du compte de résultat de la RATP avec ceux des autres entreprises de transport, les charges de personnel liées à l'activité de transporteur sont exprimées à l'instar d'une entreprise de droit commun, par les deux lignes : «Salaires et traitements» et «Charges sociales», tandis que l'activité de prestataire social est résumée au travers de la seule ligne «Résultat de financement des régimes sociaux».

L'activité d'assureur social de la RATP est illustrée plus en détail dans un tableau figurant en note 5.11, lequel présente à l'instar des organismes de sécurité sociale proprement dits :

- L'origine et le montant des ressources : en particulier, les cotisations patronales ;
- Le montant des prestations versées aux ressortissants ;
- Les relations de compensations avec les autres régimes de Sécurité sociale ;
- Les frais de gestion.

Suite à la création de la caisse de retraite, la gestion des retraites ne fait plus partie depuis l'exercice 2006 de l'activité assureur social.

#### Principales caractéristiques des comptes de la protection sociale

##### Cotisations patronales

Les ressources des comptes de la protection sociale comprennent principalement les cotisations patronales inscrites sur la ligne «Charges sociales»

du compte de résultat de la RATP. S'agissant du risque maladie, suite à la mise en place de la CSG, la caisse maladie de la RATP se voit reverser chaque année une quote-part des ressources de CSG collectée par l'URSSAF ; le montant de ce versement est fixé par arrêté publié au JO.

### Prestations

Les prestations comprennent :

- D'une part, des prestations en nature : frais médicaux et hospitaliers, remboursements d'analyses et pharmaceutiques, soins effectués par l'espace santé, etc. ;
- D'autre part, des prestations en espèces telles que le maintien du salaire aux agents malades (indemnités journalières), l'indemnité au décès, les rentes accident du travail, les prestations familiales, etc.

### Adossement au régime général des risques maladie et famille

S'agissant de la couverture des risques maladie et famille, le régime RATP est adossé depuis 1972 au régime général. Dans le cadre de cet adossement (désigné par le terme de « compensation bilatérale »), la RATP verse à la CNAM et la CNAF une cotisation dont le taux et les modalités d'application sont fixés par décret en contrepartie de laquelle, les caisses lui remboursent les seules prestations versées (en nature, seulement, pour la maladie) dans les conditions fixées par le code de la Sécurité sociale.

### Compensations démographiques inter-régimes

Dans le cadre de la politique sociale, l'État a mis en place à partir de 1974, des mécanismes de compensation entre les régimes de Sécurité sociale existants en France censés pallier les effets d'évolutions démographiques différentes sur leurs ressources respectives.

Une compensation de ce type existe pour le risque maladie.

### 2.2.5 RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

La RATP comptabilise dans son résultat exceptionnel les événements survenants hors du cadre des activités ordinaires de l'entreprise dont le montant est significatif et qui présentent un caractère non récurrent.

L'analyse du résultat exceptionnel figure dans la note 5.12.

## 3 • AUTRES INFORMATIONS

### 3.1 État des échéances des créances et des dettes (cf. note 5.13)

### 3.2 Produits à recevoir et charges à payer (cf. note 5.14)

### 3.3 Éléments concernant les entreprises liées (cf. note 5.15)

### 3.4 Créances et dettes représentées par des effets de commerce (cf. note 5.15)

### 3.5 Effectifs (cf. note 5.16)

### 3.6 Rémunérations allouées aux dix personnes les mieux rémunérées (cf. note 5.17)

### 3.7 Tableau des filiales et participations

La note 5.18 présentée ci-après fait ressortir les caractéristiques financières des sociétés dans lesquelles la participation de la RATP est supérieure à 20 % ou pour lesquelles la valeur brute des titres détenus est supérieure à 1,5 M€.

### 3.8 Consolidation

La RATP établit des comptes consolidés.

### 3.9 Groupement d'intérêts économiques (cf. note 5.19)

### 3.10 Engagements hors bilan (cf. note 5.20)

### 3.11 Amiante

Le programme d'éradication de l'amiante friable imposé par le décret 96-97 du 7 février 1996, est réalisé en quasi-totalité. Seules quelques opérations présentant, en terme d'enjeu financier, un caractère non significatif restent à réaliser.

Concernant l'amiante non friable (amiante cachée ou matériaux contenant de l'amiante), son retrait est réalisé au fil de l'eau à la faveur d'opérations de maintenance ou de travaux touchant les installations. Compte tenu de l'absence de connaissances précises des installations ou équipements contenant de l'amiante non friable et, de ce fait, de la difficulté à prévoir les moyens à mettre en œuvre pour en organiser le retrait, il n'est pas possible aujourd'hui de définir une programmation à plus de 6 mois pour ce type d'intervention. En conséquence, aucune provision comptable n'a été enregistrée dans les comptes 2011. En 2011, les dépenses engagées à ce titre s'élèvent à 1,6 M€.

La RATP répond également aux nouvelles obligations fixées par le décret du 13 juillet 2001 en procédant régulièrement à des mesures du niveau d'empoussièrement.

Par ailleurs, une étude interne a été menée afin de recenser les cas de maladies professionnelles liées à l'amiante et d'évaluer leurs conséquences financières pour l'entreprise. Une provision couvre l'intégralité du risque lié aux cas déclarés ou ayant fait l'objet d'actions contentieuses. Bien qu'il ne soit pas possible de préjuger de l'impact financier des actions futures, la RATP considère que la provision inscrite au bilan au 31 décembre 2011 pour 1,6 M€ est suffisante et correspond à sa meilleure estimation du risque financier encouru par l'entreprise à ce titre.

## 3.12 Opérations de *lease* et de crédit-bail

L'impact détaillé de ces opérations sur les états financiers de l'exercice est précisé dans la note 5.21a.

### *Leasehold*

La RATP effectue des opérations de « *leasehold* ». Il s'agit d'opérations d'ingénierie financière qui consistent, pour la RATP, à concéder un droit de jouissance de biens dans des conditions et selon des modalités qui permettent à des investisseurs étrangers (essentiellement américains) de considérer qu'ils jouissent de la propriété économique des biens, ce qui les autorise à les amortir et, par conséquent, à en retirer un gain financier important grâce à un différé d'imposition.

Une opération de *leasehold* est composée d'une location principale consentie par la RATP et d'une sous-location destinée à lui faire conserver néanmoins la jouissance du bien. La RATP dispose d'une option (EBO) en sa faveur, au terme d'une période plus courte que la durée totale de l'opération, lui permettant d'interrompre le montage en rachetant la part restante du contrat de location longue.

Économiquement et comptablement en France, il n'y a pas de cession, du moins durant la période précédant l'option de renouvellement (EBO).

Le gain financier obtenu par l'investisseur étranger est partagé avec la RATP. Le profit global de chaque opération est inclus dans l'avance reçue au moment de la signature des contrats. Elle représente une réduction immédiate de la dette de l'entreprise. Elle est comptabilisée, chaque année, linéairement en résultat exceptionnel.

L'ensemble des frais, sous-loyers, intérêts et loyers principaux sont comptabilisés en charges et produits exceptionnels en application des règles relatives aux opérations de *defeasance* qui doivent être comptabilisées globalement comme des opérations uniques à caractère exceptionnel.

Les différents contrats qui composent chaque opération constituent une opération unique et sont comptabilisés comme tels. Les actifs et passifs liés à ces contrats, générateurs de flux qui se compensent exactement, ont fait l'objet d'un regroupement au bilan (Créances du *lease* et Dettes *lease*) laissant apparaître par différence la *net present value* (« NPV ») restant à étaler. Le profit global de chaque opération, la « NPV », est encaissé au moment de la signature des contrats et comptabilisé en produits à étaler, puis constaté linéairement en résultat exceptionnel sur la durée du contrat.

En 2009, la RATP a débouclé par anticipation dix contrats de *lease* avec un impact sur le résultat de +70 M€.

Au 31 décembre 2011, il reste 6 transactions en vie (13 contrats avec 2 investisseurs BOA et *State Street*).

Les risques supportés par la RATP se limitent à ceux liés à la propriété du matériel, à la législation française, et aux risques de contrepartie sur les dépôts. Sur une partie des dépôts, correspondant au 31 décembre 2011 à 357 M€, le risque de contrepartie est couvert par des accords de *defeasance*, qui assurent le droit de compensation entre les dépôts et les dettes corres-

pondantes. Sur une autre partie des dépôts, correspondant au 31 décembre 2011 à 83 M€, le risque de contrepartie est couvert par des contrats de colatéralisation qui imposent en cas de dégradation du *rating* en dessous d'un certain seuil la substitution des dépôts par des bons du trésor américains. Sur la dernière partie des dépôts correspondant au 31 décembre 2011 à 149 M€, la RATP supporte le risque de contrepartie et doit mettre en place des lettres de crédit sur le risque RATP au profit des investisseurs américains si le *rating* de ces dépôts passe en dessous d'un certain seuil. Les lettres de crédit actuellement en vie représentent un encours maximum de 126 M€ et au 31 décembre 2011, l'encours est de 108 M€ (elles ont été émises en 2008).

### *Swedish lease*

La structure de *lease* suédois fonctionne en amont de la livraison des équipements.

L'investisseur paye au fournisseur la totalité de la valeur du matériel. La RATP effectue des dépôts *swaps* qui serviront à couvrir le paiement des loyers et l'option de rachat des équipements. L'écart entre les dépôts et la valeur du matériel représente le profit réalisé par la RATP.

Les loyers sont comptabilisés en charges d'exploitation, les produits d'intérêts et le provisionnement des dépôts sont comptabilisés en résultat financier. Seule la *net present value* est constatée en résultat exceptionnel. L'impact sur le résultat correspond d'une part à l'étalement du profit de la *net present value*, et d'autre part à l'amortissement théorique des biens s'ils étaient maintenus au bilan de la RATP.

### Crédit-bail

La note 5.21b précise les engagements en matière de crédit-bail.

## 3.13 Avantages au personnel à long terme

Les engagements sociaux à long terme provisionnés au bilan sont :

- Engagements relatifs aux versements des rentes accidents du travail et maladies professionnelles. La RATP assure elle-même le service des rentes accidents du travail/maladies professionnelles à ses agents en activité ou à ses retraités. 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 : 17,4 M€ ;
- Engagements relatifs aux médailles du travail : 15 M€ ;
- Engagements relatifs à la cessation progressive d'activité : 17 M€ ;
- Engagements relatifs à l'assurance chômage : 10,5 M€ ;
- Engagements relatifs aux congés maladie longue durée : 4,3 M€.

L'évaluation des avantages au personnel résulte d'un calcul actuariel. Ce calcul est basé sur des hypothèses de comportements sociaux (mortalité, turnover, etc.) et des hypothèses économiques (taux d'actualisation, profil de carrière, etc.).

Le taux d'actualisation retenu au 31 décembre 2011 est de 3,5 % au lieu de 4 % au 31 décembre 2010. Ce taux comprend l'inflation.

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/11	31/12/10
Taux d'actualisation	3,50 %	4 %
Taux d'inflation	2,00 %	2,00 %
Profil de carrière inflation comprise	3,60 %	3,60 %
Table de mortalité	TGH05/TGF05	TGH05/TGF05
Âge de départ à la retraite	Voir tableau ci-dessous	55,6 ans
Taux de turnover	0,00 %	0,00 %

Grade	Âge de départ au 31/12/2011
Cadres	57 ans
Cadres supérieurs	60 ans
Maîtrises	54,25 ans
Tertiaire	55 ans
Machinistes	52,25 ans
Techniciens	54 ans
Station sécurité	51,75 ans
Médecins	60 ans
Opérateurs de maintenance	55 ans
Conducteurs de trains	52,50 ans

## 4 • INFORMATION SUR LE DEGRÉ D'EXPOSITION AUX RISQUES DU MARCHÉ

### 4.1 Préambule

Toutes les opérations réalisées par la RATP consistent en la mise en place d'instruments de protection contre le risque de taux et sont adossées soit à la dette, soit au portefeuille de placements.

En conséquence et conformément aux recommandations comptables, la RATP a opté pour la seule comptabilisation des intérêts courus sur produits dérivés.

### 4.2 Exposition au risque de taux

Le risque de taux relatif à la dette et aux placements est géré essentiellement en modulant les parts respectives de taux fixe et de taux variable en fonction des évolutions de marché. Cette modulation est obtenue par la mise en place ou l'annulation d'opérations d'échanges de taux d'intérêts (*swaps*) et d'opérations optionnelles.

### ENGAGEMENTS DE SWAPS AU 31/12/2011 :

#### Engagements dérivés par maturité en M€

	31/12/11	31/12/10
<b>Engagements de swaps euro adossés à la dette long terme</b>		
Maturité < 1 an		
Maturité (1 an -5 ans)	48	48
Maturité > 5 ans	50	566

#### Engagements de cross currency swaps adossés à la dette long terme

Maturité < 1 an		
Maturité (1 an -5 ans)	373	249
Maturité > 5 ans	575	698

#### Engagements de swaps adossés à la dette court terme

Swap OIS Maturité < 1 an	109	314
FRA Maturité < 1 an	0	0
<b>Total des engagements de swaps en M€</b>	<b>1 155</b>	<b>1 875</b>

#### Engagements dérivés par type d'adossement en M€

	31/12/11	31/12/10
<b>A - Swap adossés à la dette long terme</b>		
1) Swap de variabilisation (hors <i>currency swap</i> )		
<i>Swaps</i> (contre taux court)	50	50
<i>Swaps</i> (contre taux longs)	98	98
2) Swap de fixation (hors <i>currency swap</i> )		
<i>Swaps</i> (contre taux court)	66	466
<i>Swaps</i> (contre taux long)		
3) Autres		
<i>Basis swaps</i>		
FRA		
<i>Cross currency swaps</i>	947	947
<b>B) Swap adossés à la dette court terme</b>		
<i>Swaps</i> Eonia	109	314
<b>Total des engagements de swaps en M€</b>	<b>1 270</b>	<b>1 875</b>

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 billet de trésorerie au 31/12/11 (en M€), hors PEE :

Avant prise en compte des instruments dérivés		Après prise en compte des instruments dérivés	
Dette obligataire	4 728	Dette obligataire	4 728
À taux fixe	4 728	À taux fixe	4 580
À taux variable		À taux variable	148
Dette courte (BT)	290	Dette courte (BT)	290
À taux fixe	290	À taux fixe	181
À taux variable		À taux variable	109

Engagements d'options au 31/12/11 :

Engagements d'options euro (gestion de la dette long terme) en M€

Maturité < 1 an	0
Maturité (1 an -5 ans)	102
Maturité > 5 ans	50

Détail des options euro (gestion de la dette long terme) en M€

Vente	Cap	2
Achat	Cap	100
Vente	Floor	98
Achat	Floor	0
Vente	Swaption	0
Achat	Swaption	50
Call automatique		

L'ensemble des opérations de couverture à fin décembre 2011 s'est traduit par un résultat financier de -7,3 M€ décomposé comme suit : -3,8 M€ imputables aux opérations en cours (portage) et -3,1 M€ d'étalement comptable de soultes et de primes.

Sensibilité de la dette à taux variable à la date du 31/12/2011 :

Au 31/12/11, compte tenu de l'ensemble des encours de dérivés (*swaps*, *cap*, *floors*), les positions à taux variable représentent 3,0 % de la dette obligataire (hors PEE), soit 148 M€.

• Pas de sensibilité à court terme :

L'encours de billet de trésorerie s'élève, hors Plan d'épargne entreprise, à 290 M€. Il est placé en OPCVM monétaires, en titres de créances négociables ou en dépôt de garantie.

• Sensibilité de la dette obligataire :

À condition de financement identique, une hausse de 1 % des taux variables court terme augmenterait les charges financières de 500 k€.

Valorisation du portefeuille des instruments financiers dérivés :

La valeur de marché des instruments financiers dérivés correspond aux montants qui auraient été payés (-) ou reçus (+), pour résilier ces engagements. Les valeurs de marché des produits dérivés ont été déterminées en obtenant une cotation auprès des établissements financiers contreparties de la RATP.

Produits	Valeur de marché au 31/12/11 (M€)
Swap (hors <i>currency swaps</i> )	-8,9
Cross <i>currency swap</i>	329,5
<b>Total</b>	<b>320,6</b>

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.

Total des MtM au 31/12/11 (hors *cross currency swaps*) : -8,9 M€.

Ces instruments ne sont pas comptabilisés au bilan.

## 4.3 Exposition au risque de change

La RATP émet des emprunts en devises. La RATP couvre systématiquement le risque de change sur les émissions d'emprunts en devises à l'aide de *swap* de devises (*cross currency swap*).

Le tableau ci-dessous donne les instruments dérivés de change en position au 31 décembre 2011 au regard de la dette en devise couverte.

Montants K devises	Devises	Swaps de devises			
		Branches emprunteuses		Branches prêteuses	
		Montants K devises	Devises	Montants K devises	Devises
1 510	CHF	1 510	CHF	947	EUR

## 4.4 Exposition au risque de matières premières

La RATP peut couvrir ses achats futurs de gazole contre le risque de hausse du prix ainsi et/ou contre une éventuelle hausse du dollar contre l'euro. Pour l'année 2011, aucune couverture n'a été mise en place.

## 5 • NOTES D'INFORMATION RELATIFS AU BILAN ET AU COMPTE DE RÉSULTAT

Note 5.1	Tableau des immobilisations	Note 5.13c	Endettement financier net à la clôture de l'exercice
Note 5.2	Tableau des amortissements	Note 5.14	Détail des produits à recevoir et des charges à payer
Note 5.3	Tableau des provisions	Note 5.15	Éléments inclus dans plusieurs postes du bilan
Note 5.4	Tableau des stocks en valeur brute	Note 5.16a	Effectif moyen employé pendant l'exercice
Note 5.5	Tableau des charges et produits constatés d'avance	Note 5.16b	Droit individuel de formation
Note 5.6	Tableau des frais d'émission d'emprunts	Note 5.17a	Rémunérations allouées aux membres des organes d'administration et de direction
Note 5.7	Analyse des capitaux propres	Note 5.17b	Tableau des honoraires
Note 5.8	Tableau des écarts de réévaluation 1976	Note 5.18	Tableau des filiales et participations
Note 5.9	Détail du chiffre d'affaires	Note 5.19	Groupements d'intérêt économique
Note 5.10	Recettes affectées par nature de titre de transport	Note 5.20	Tableau des engagements financiers
Note 5.11	Compte de résultat de la protection sociale	Note 5.21a	Opérations de locations/sous-locations de trains ( <i>leasehold</i> )
Note 5.12	Analyse du résultat exceptionnel	Note 5.21b	Opérations de crédit-bail
Note 5.13a	État des échéances des créances à la clôture de l'exercice		
Note 5.13b	État des échéances des dettes à la clôture de l'exercice		

## Note 5.1 - Tableau des immobilisations au 31 décembre 2011

Situation et mouvements	A	B	C	D	E
	Valeur brute au 31/12/10	Augmentations	Virements de poste à poste	Diminutions	Valeur brute à la clôture de l'exercice (*)
<b>Immobilisations incorporelles :</b>					
• Frais de recherche et développement	109 959	0	78 892	0	188 851
• Droit au bail	2 626	0	0	0	2 626
• Autres					
- Logiciels en service	331 342	0	40 208	-12 802	358 748
- Logiciels en-cours	41 731	25 762	-31 810	0	35 683
<b>TOTAL</b>	<b>485 659</b>	<b>25 762</b>	<b>87 290</b>	<b>-12 802</b>	<b>585 908</b>
<b>Immobilisations corporelles :</b>					
• Terrains	396 296	40 560	-245	-43 455	393 156
• Constructions	8 423 635	0	339 276	-13 874	8 749 037
• Constructions sur sol d'autrui	95 169	0	37	0	95 206
• Installations techniques, matériel et outillage industriels	4 488 844	1 655	309 051	-46 929	4 752 621
• Matériel de transport	4 811 128	12 721	523 565	-107 626	5 239 788
• Autres	182 557	0	10 794	-1 847	191 504
• Immobilisations corporelles en cours	2 577 477	1 414 602	-1 269 770	0	2 722 309
<b>TOTAL</b>	<b>20 975 106</b>	<b>1 469 538</b>	<b>-87 290</b>	<b>-213 731</b>	<b>22 143 623</b>
<b>Immobilisations financières :</b>					
- Participations	329 345	209 000	0	-137 320	401 025
- Créances rattachées à des participations	2 250	0	0	-2 250	0
- Autres titres immobilisés	620	260			880
- Prêts (**)(****)	109 932	1 239	-21 884	-5 222	84 065
- Autres (dépôts et cautions)(***)(****)	553 850	52 312	21 884	-30 420	597 626
<b>TOTAL</b>	<b>995 997</b>	<b>262 810</b>	<b>0</b>	<b>-175 211</b>	<b>1 083 596</b>
<b>ENSEMBLE</b>	<b>22 456 761</b>	<b>1 758 111</b>	<b>0</b>	<b>-401 744</b>	<b>23 813 127</b>

(\*) La valeur brute à la clôture de l'exercice est la somme algébrique des colonnes précédentes ( A + B + C + D = E ).

(\*\*) La variation nette des prêts se décompose en :

-1 204 Prêts au personnel (dont intérêts courus -227 k€)

-2 780 Autres prêts

-3 984

(\*\*\*) Dont mise en place de dépôt suite aux clôtures de *leasehold* survenues en 2009 (y compris intérêts courus sur les dépôts classés en prêts en 2009).

(\*\*\*\*) Un reclassement a été effectué sur l'ouverture au niveau des intérêts courus afin de les rattacher au principal.

**Note 5.2 - Tableau des amortissements au 31 décembre 2011**

Situation et mouvements	A Amortissements cumulés au début de l'exercice	B Augmentations dotations de l'exercice	C Diminutions d'amortissements de l'exercice	D Amortissements cumulés à la fin de l'exercice (*)
<b>Immobilisations incorporelles :</b>				
• Frais de recherche et développement	14 501	3 988	0	18 489
• Droit au bail	1 143	77	0	1 220
• Autres	229 612	33 398	-12 638	250 372
<b>TOTAL</b>	<b>245 256</b>	<b>37 463</b>	<b>-12 638</b>	<b>270 081</b>
<b>Immobilisations corporelles :</b>				
• Constructions	3 516 032	177 438	-8 239	3 685 231
• Constructions sur sol d'autrui	82 735	1 137	0	83 872
• Installations techniques, matériel et outillage industriels	3 080 618	186 701	-44 639	3 222 680
• Matériel de transport	3 116 349	214 316	-105 159	3 225 506
• Autres	136 321	14 483	-1 779	149 025
<b>TOTAL</b>	<b>9 932 055</b>	<b>594 076</b>	<b>-159 815</b>	<b>10 366 314</b>
• Frais d'émission des emprunts	6 689	1 502	-1 790	6 401
<b>TOTAL</b>	<b>6 689</b>	<b>1 502</b>	<b>-1 790</b>	<b>6 401</b>
Primes de remboursement des obligations	11 036	2 402	-3 665	9 773
<b>ENSEMBLE</b>	<b>10 195 036</b>	<b>635 442</b>	<b>-177 909</b>	<b>10 652 569</b>

(\*) Les amortissements cumulés à la fin de l'exercice sont la somme algébrique des colonnes précédentes (A + B + C = D).

**Part des biens affectés à la fonction assureur social**

	Biens affectés à la fonction assureur
Logiciels (autres immos. incorporelles)	1 640
• Constructions	78
• Constructions sur sol d'autrui	0
• Matériel et outillage industriels	496
• Matériel de transport	0
• Autres	153
	2 367

### Note 5.3 - Tableau des provisions au 31 décembre 2011

Situations et mouvements	A Provisions au début de l'exercice	B Autres reclassements	C Augmentations : dotations de l'exercice	D Diminutions : reprises de l'exercice		E Provisions à la fin de l'exercice (A + B + C - D = E)
				pour utilisation	ajustement	
Provisions réglementées (provision spéciale de réévaluation)	421 125	0	0	9 724	98	411 303
<b>TOTAL 1</b>	<b>421 125</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9 724</b>	<b>98</b>	<b>411 303</b>
<b>Provisions pour risques et charges</b>						
• Provisions pour risques						
- Provisions pour litiges (1)	20 843	0	16 970	623	6 526	30 664
- Provisions pour accidents de droit commun	48 227	0	29 046	17 867	1 978	57 428
- Provisions pour risques d'exploitation ou financiers	5 310	0	2 097	1 110	935	5 362
- Autres provisions pour risques exceptionnels	1 728	0	1 852	1 638	335	1 607
	<b>76 108</b>	<b>0</b>	<b>49 965</b>	<b>21 238</b>	<b>9 774</b>	<b>95 061</b>
• Provisions pour charges						
- Autres provisions pour charges (2)	147 910	1 376	45 500	34 304	10 863	149 619
	<b>147 910</b>	<b>1 376</b>	<b>45 500</b>	<b>34 304</b>	<b>10 863</b>	<b>149 619</b>
<b>TOTAL 2</b>	<b>224 018</b>	<b>1 376</b>	<b>95 465</b>	<b>55 542</b>	<b>20 637</b>	<b>244 680</b>
<b>Provisions pour dépréciations</b>						
• Immobilisations financières	26 392	0	3 198	0	176	29 414
• Stocks	38 611	0	5 207	3 276	0	40 542
• Créances clients et comptes rattachés	2 541	0	2 778	1 157	211	3 951
• Valeurs mobilières de placement	0	0	0	0	0	0
• Autres	5 521	0	0	0	187	5 334
<b>TOTAL 3</b>	<b>73 065</b>	<b>0</b>	<b>11 183</b>	<b>4 433</b>	<b>574</b>	<b>79 241</b>
<b>ENSEMBLE</b>	<b>718 208</b>	<b>1 376</b>	<b>106 648</b>	<b>69 699</b>	<b>21 309</b>	<b>735 224</b>
Affectations :						
Exp. : opérations d'exploitation	690 088	1 376	101 598	68 061	20 798	704 203
Fin. : opérations financières	26 392	0	3 198	0	176	29 414
Exc. : opérations exceptionnelles	1 728	0	1 852	1 638	335	1 607
	<b>718 208</b>	<b>1 376</b>	<b>106 648</b>	<b>69 699</b>	<b>21 309</b>	<b>735 224</b>

(1) Ces provisions comprennent des provisions pour litiges et contentieux à caractère commerciaux ou prud'homaux.

(2) Ces provisions comprennent essentiellement d'une part, le provisionnement des coûts de démantèlement du matériel roulant ferroviaire et, d'autre part, le provisionnement des avantages au personnel à long terme (médailles du travail, rentes maladies et accidents professionnels, cessation progressive d'activité, etc.).

Diverses procédures ont été introduites contre la RATP dans le cadre de la marche normale de ses 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.

### Note 5.4 - Tableau des stocks en valeur brute au 31 décembre 2011

	31/12/11	31/12/10
• Matières premières et consommables	192 587	190 524
• Prestations de services en cours	14 343	9 702
• Dépréciation	-40 542	-38 611
<b>TOTAL</b>	<b>166 389</b>	<b>161 615</b>

**Note 5.5 - Tableau des charges et produits constatés d'avance au 31 décembre 2011**

	31/12/11		31/12/10	
	Charges	Produits	Charges	Produits
• Exploitation	7 506	25 052	6 427	24 677
• Financier	85 313	63 951	99 491	41 674
• Exceptionnel	1 953	8 271	2 171	9 033
<b>TOTAL</b>	<b>94 773</b>	<b>97 274</b>	<b>108 089</b>	<b>75 384</b>

**Note 5.6 - Tableau des frais d'émission des emprunts au 31 décembre 2011**

	Montants nets début d'exercice	Augmentations	Diminutions (dotations et régularisations)	Montants nets fin d'exercice
• Frais d'émission des emprunts (1)	9 064	2 301	-1 502	9 863
<b>TOTAL</b>	<b>9 064</b>	<b>2 301</b>	<b>-1 502</b>	<b>9 863</b>

(1) Les frais d'émission d'emprunts sont répartis sur la durée de vie des emprunts. Toutefois, dans l'hypothèse où la décision de rembourser par anticipation un emprunt aurait été prise avant la date d'arrêté des comptes, les charges afférentes seraient amorties en totalité.

**Note 5.7 - Analyse des capitaux propres au 31 décembre 2011**

	31/12/10	Augmentations	Diminutions	31/12/11
Contre valeur des immo mises à disposition	250 700		0	250 700
Écarts de réévaluation (3)	229 638		2 418	227 220
Dotations en capital	433 367	0		433 367
Réserves statutaires	184 519	0		184 519
Réserves provenant de la cession des biens immobiliers créés par la RATP	52 255	0		52 255
Réserve générale	57 926			57 926
Report à nouveau (1) (2)	1 223 983	183 110		1 407 093
Résultat net	183 110	294 663	183 110	294 663
Subventions d'investissement	2 903 955	494 310	99 470	3 298 795
Provisions réglementées (3)	421 125	0	9 822	411 303
<b>TOTAL</b>	<b>5 940 578</b>	<b>972 083</b>	<b>294 820</b>	<b>6 617 841</b>

(1) Le résultat de l'exercice 2010 a été affecté en report à nouveau.

(2) Se reporter au paragraphe 1 de l'annexe.

(3) Les écarts de réévaluation sont détaillés dans la note 5.8.

**Note 5.8 - Tableau des écarts de réévaluation au 31 décembre 2011**
**5.8.1 Réévac**

Situation et mouvements	Écart à l'ouverture de l'exercice		Variation de l'écart au cours de l'exercice		Écart à la clôture de l'exercice	
	Valeur brute des immobilisations	Amortissements ou provisions cumulés	Sur réformes	Dotations aux amortissements et provisions	Valeur brute des immobilisations	Amortissements ou provisions cumulés
<b>Immobilisations corporelles :</b>						
• Terrains	221 065	0	-2 418	0	218 648	0
• Constructions	1 195 807	776 856	-464	8 586	1 195 343	785 442
• Installations techniques, matériel et outillage industriels	67 825	67 466	-1 432	-1 297	66 394	66 169
• Matériel de transport	68 909	67 580	-1 538	-901	67 371	66 679
• Autres	485	0	0	0	485	0
	<b>1 554 091</b>	<b>911 902</b>	<b>-5 852</b>	<b>6 388</b>	<b>1 548 241</b>	<b>918 290</b>
<b>Immobilisations financières :</b>						
• Participations	15	0	0	0	15	0
	15	0	0	0	15	0
<b>TOTAL</b>	<b>1 554 106</b>	<b>911 902</b>	<b>-5 852</b>	<b>6 388</b>	<b>1 548 256</b>	<b>918 290</b>
					<b>Position nette :</b>	<b>629 966</b>

## 5.8.2 - Réévaluation de 1963 (base 1959)

Écart de réévaluation	8 557
<b>Total des écarts de réévaluation</b>	<b>638 523</b>

## Note 5.9 - Détail du chiffre d'affaires au 31 décembre 2011

	31/12/11	31/12/10
<b>Recettes du trafic (hors Orlyval)</b>	<b>2 138 667</b>	<b>2 044 340</b>
Compensation tarifaire		
Bande passante (partage des risques avec le STIF)	78 432	62 577
Contribution additionnelle	0	0
<b>Recettes directes RATP</b>	<b>2 217 099</b>	<b>2 106 917</b>
Contribution incitative à la vente	0	0
Bonus qualité de service	16 821	16 627
C11 - contribution aux charges d'exploitations	880 120	862 145
C12 - contribution aux charges d'impôts et taxes	103 506	113 653
C13 - contribution à l'écart entre l'indexation des R7 selon modalité C11 et décisions tarifaires	-75 583	-50 269
C2 - contribution au financement des investissements	891 535	837 481
Autres produits du transport	38 609	54 391
<b>1 - Produits du transport HT</b>	<b>4 072 107</b>	<b>3 940 945</b>
<b>2 - Produits des activités annexes HT</b>	<b>109 207</b>	<b>101 655</b>
<b>3 - Pénalités forfaitaires</b>	<b>20 311</b>	<b>13 490</b>
<b>4 - Autres prestations de services</b>	<b>152 139</b>	<b>145 330</b>
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>4 353 764</b>	<b>4 201 420</b>

Chiffre d'affaires déterminé conformément aux règles précisées au paragraphe 2.2.1

## Note 5.10 - Recettes voyageurs TTC au 31 décembre 2011 affectées par nature de titre de transport

	Recettes affectées en M€		
	31/12/11	en %	31/12/10
<b>Réseaux RATP : Métro, RER et Autobus</b>	<b>2 256 294</b>	<b>100%</b>	<b>2 156 779</b>
• Forfaits Navigo hebdomadaires, mensuels et annuels	1 290 988	57,22%	1 232 811
• Autres abonnements (police, émeraude, amethyste)	114 608	5,08%	114 779
• Billets	749 433	33,22%	714 130
• Forfaits zonaux (titres Mobilis, tickets jeunes + titres Congrès)	33 302	1,48%	31 930
• Titres non compensés (paris-visite, orlybus, roissybus)	66 416	2,94%	61 634
• Cartes hebdomadaires, abonnements scolaires subventionnés, pompiers, noctambus	1 547	0,07%	1 495
<b>RRR TTC accordés sur ventes de titres de transport</b>	<b>-18 545</b>		<b>-3 273</b>
<b>Services de transports et de locations TTC</b>	<b>7 859</b>		<b>7 299</b>
<b>Recettes TTC/abonnements longs (frais de dossier)</b>	<b>8 345</b>		<b>9 136</b>
<b>Recettes Orlyval TTC</b>	<b>25 759</b>		<b>23 721</b>
<b>Recettes voyageurs TTC exercices antérieurs</b>	<b>381</b>		<b>-578</b>
<b>ENSEMBLE DES RÉSEAUX</b>	<b>2 280 093</b>		<b>2 193 084</b>

**Note 5.11 - Compte de résultat de la protection sociale RATP**

	Résultats 2011	Résultats 2010
<b>Risque Maladie</b>		
• Cotisations patronales	230 921	230 356
• Remboursement CSG (ACOSS) et cot. ouv.	113 937	112 329
• Contribution de la CNSA	1 358	-208
• Prestations en nature	-226 798	-230 168
• Prest. en espèces (ID, Maintien du salaire)	-55 462	-54 164
• Prestations de l'espace santé	-10 283	-10 341
• Charges du régime spécial (y.c.compensation généralisée)	-2 783	141
• Coût de gestion (nets)	-20 567	-19 366
<b>Compensation bilatérale avec la CNAM :</b>		
- Cotisations R S versées	-284 985	-283 402
- Réfaction pour frais de gestion	12 400	12 470
- Remb. prest. en nature RG	226 343	229 748
<b>Résultat net du risque maladie</b>	<b>-15 920</b>	<b>-12 605</b>
<b>Risque accident du travail</b>		
• Cotisations patronales	25 267	25 125
• Charges du régime spécial (dont cot. au fonds AT)	460	142
• Prestations en nature et rentes AT	-10 617	-11 378
• Prest. en espèces (Maintien du salaire)	-11 626	-9 102
• Coût de gestion (nets)	-3 135	-3 176
<b>Résultat net du risque AT</b>	<b>349</b>	<b>1 611</b>
<b>Risque Chômage</b>		
• Cotisations patronales	7 992	6 997
• Prestations	-6 144	-6 552
• Coût de gestion (nets)	-424	-413
<b>Résultat net du risque chômage</b>	<b>1 424</b>	<b>32</b>
<b>Risque Famille</b>		
• Cotisations patronales	75 630	72 960
• Cotisations forfaitaires stagiaires	0	0
• Prestations légales	-16 101	-16 530
• Autres prestations + maintien du salaire	-38	-68
• Coût de gestion (nets)	-1 543	-2 046
<b>Compensation bilatérale avec la CNAF:</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
- Cotisations R S versées	-75 173	-74 706
- Réfaction pour frais de gestion	2 779	2 766
- Remb. prest. légales RG	16 100	16 530
<b>Résultat net du risque famille</b>	<b>1 655</b>	<b>-1 094</b>
<b>Résultat de la protection sociale</b>	<b>-12 492</b>	<b>-12 056</b>

## Note 5.12 - Analyse du résultat exceptionnel au 31 décembre 2011

RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	37 096
Résultat sur cessions et réformes des immobilisations corporelles, incorporelles et financières	35 964
Reprise en stock de matières récupérées	1 947
Amiante risque maladie professionnelle (indemnités versées et dotations nettes de reprise)	-1 517
Travaux de désamiantage	-1 770
Opérations de <i>leasehold</i>	2 066
Opérations de <i>swedish lease</i> : NPV (1)	125
Divers	281

(1) cf tableau n° 21 a

## Note 5.13a - État des échéances des créances au 31 décembre 2011

CRÉANCES	Montant brut (1)	Degré de liquidité de l'actif	
		À moins 1 an	À plus 1 an
<b>Créances de l'actif immobilisé :</b>			
- Créances rattachées à des participations	0	0	0
- Autres titres immobilisés	880	0	880
- Prêts (2) (3)	84 065	6 157	77 909
- Autres (5)	597 626	4 918	592 708
	<b>682 572</b>	<b>11 075</b>	<b>671 497</b>
<b>Créances de l'actif circulant :</b>			
- Créances clients et comptes rattachés	131 260	131 260	0
- Créances État et autres collectivités publiques	293 316	293 316	0
- Autres	86 149	53 301	32 848
	<b>510 725</b>	<b>477 877</b>	<b>32 848</b>
<b>Actif financier :</b>			
- Valeurs mobilières de placement (4)	1 022 366	1 022 366	0
- Disponibilités	23 642	23 642	0
	<b>1 046 007</b>	<b>1 046 007</b>	<b>0</b>
Charges constatées d'avance	94 773	22 077	72 696
Écarts de conversion actif	21 981	-6	21 987
<b>TOTAL</b>	<b>2 356 058</b>	<b>1 557 030</b>	<b>799 028</b>

(1) Montant brut figurant au bilan avant déduction des provisions pour dépréciation dont le montant total est de 34 575 k€.

(2) Prêts au personnel accordés en cours d'exercice : 59 k€.

Prêts au personnel récupérés en cours d'exercice : 1 035 k€.

(3) Les prêts accordés par la RATP à son personnel ou à des organismes de construction dans le cadre du 1 % patronal au logement sont assortis de taux d'intérêt bonifiés par rapport aux conditions du marché sur des maturités comparables.

(4) Dont intérêts courus : 624 k€.

(5) Dans le cadre des opérations de clôture des opérations de *leasehold*, survenues en 2009, tous les intermédiaires financiers n'ont pas libéré leurs en-cours. Par conséquent nous avons conservé à notre actif les dépôts pour 482 344 k€.

**Note 5.13b - État des échéances des dettes au 31 décembre 2011**

DETTES	Montant brut	À moins d'un an	Echéances Plus d'1 an moins de 5 ans	À plus 5 ans
<b>Dettes financières :</b>				
• Prêts de la région d'Île-de-France (1) (4)	305 353	20 569	103 000	181 785
• Emprunts obligataires (1) (4)				
- sur le marché financier «zone euro»	3 780 000	0	780 000	3 000 000
- sur le marché financier international	947 843	0	555 199	392 644
- Emprunts « Tick'épargne »	344 774	205 086	139 688	0
• Emprunts et dettes auprès des établissements de crédits				
- Emprunts	64 422	4 118	31 420	28 884
- Banque (soldes créditeurs)	78 689	78 689	0	0
- Chèques postaux	183	183	0	0
• Emprunts et dettes financières divers (2) (5)	1 143 330	675 903	257 341	210 086
• Intérêts courus (3)	120 421	89 947	21 827	8 647
	<b>6 785 015</b>	<b>1 074 494</b>	<b>1 888 474</b>	<b>3 822 046</b>
<b>Dettes d'exploitation :</b>				
• Dettes fournisseurs et comptes rattachés	197 731	197 731	0	0
• Dettes fiscales et sociales	489 842	489 842	0	0
• Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	406 815	406 815	0	0
• Autres dettes	142 383	101 823	40 560	0
	<b>1 236 770</b>	<b>1 196 210</b>	<b>40 560</b>	<b>0</b>
Produits constatés d'avance	97 274	32 649	42 809	21 815
Écart de conversion passif	21 945	-27	11 179	10 793
<b>TOTAL</b>	<b>8 141 003</b>	<b>2 303 326</b>	<b>1 983 023</b>	<b>3 854 654</b>

(1) Emprunts souscrits en cours d'exercice en k€ : 1 175 669  
 Emprunts remboursés en cours d'exercice en k€ : 568 433

(2) dont :  
 . billets de trésorerie en k€ : 290 000  
 . billets de trésorerie « Tick'épargne » en k€ : 189 885

(3) dont en k€ :  
 . intérêts courus sur prêts IDF : 1 039  
 . intérêts courus sur marché financier «zone euro» : 63 465  
 . intérêts courus sur marché financier international : 11 568  
 . intérêts courus sur emprunts « Tick'épargne » : 9 442  
 . intérêts courus sur Dépôts lease : 34 798

(4) dont en k€ :  
 . emprunts à taux fixes : 4 727 843  
 . emprunts à taux variables : 650 127

(5) dont emprunts contractés pour financer les sorties de *leasehold* survenues en 2009.

### Note 5.13c - Endettement financier net au 31 décembre 2011

	31/12/11	31/12/10
<b>Actif financier (A)</b>	<b>1 045 384</b>	<b>659 041</b>
Valeurs mobilières de placement (1) (3)	548 355	203 056
Placement <i>cash</i> collatéraux	473 387	434 987
Disponibilités (1)	23 642	20 998
<b>Dettes financières (B)</b>	<b>6 132 727</b>	<b>5 592 758</b>
Prêt de la région Île-de-France	305 353	291 656
Emprunt sur le marché financier	4 727 843	4 127 843
Emprunt Tick'épargne	344 774	351 235
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	78 872	66 861
Billets de Trésorerie (2)	479 885	612 463
Collatéraux «Remise en garantie»	196 000	142 700
<b>Endettement financier net (B-A)</b>	<b>5 087 343</b>	<b>4 933 717</b>

(1) Hors actif financiers affectés aux opérations de *lease* ; voir détail dans l'annexe 21-a.

(2) Voir (2) du tableau 13b.

(3) Hors intérêts courus.

### Note 5.14 - Détail des produits à recevoir et des charges à payer au 31 décembre 2011

		31/12/11	31/12/10
<b>Produits à recevoir</b>	Immobilisations financières	990	1 220
	Créances clients et comptes rattachés	35 462	45 886
	Créances État et autres collectivités publiques (1)	144 573	156 163
	Autres créances	18 089	33 180
	Valeurs mobilières de placement	624	112
	Disponibilités	0	0
	<b>TOTAL</b>	<b>199 738</b>	<b>236 561</b>
<b>Charges à payer</b>	Prêts de la Région d'Île-de-France	1 039	1 073
	Emprunts obligataires sur le marché financier français	63 465	57 684
	Emprunts obligataires sur le marché financier international (2)	11 568	11 246
	Emprunts privés	9 442	10 033
	Emprunts auprès des établissements de crédit et divers	110	59
	Dettes fournisseurs et comptes rattachés	123 218	160 782
	Dettes fiscales et sociales	422 835	423 000
	Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	255 393	270 085
	Autres dettes	29 161	29 012
<b>TOTAL</b>	<b>916 231</b>	<b>962 974</b>	

(1) dont subventions d'investissements appelées et non encore perçues.

(2) en chf.

**Note 5.15 - Autres éléments inclus dans plusieurs postes du bilan au 31 décembre 2011**

		Situation au	
		31/12/11	31/12/10
<b>Effets de commerce</b>	<b>Actif :</b>		
	Créances clients et comptes rattachés	0	75
	<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>75</b>
	<b>Passif :</b>		
	Dettes fournisseurs et comptes rattachés	0	0
	Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>Éléments relatifs aux entreprises liées (1)</b>	<b>Actif :</b>		
	Immobilisations financières	420 460	351 206
	Créances clients et comptes rattachés	15 654	19 741
	Autres créances	3 365	3 354
	<b>TOTAL</b>	<b>439 479</b>	<b>374 301</b>
	<b>Passif :</b>		
	Dettes financières	1	6
	Dettes fournisseurs et comptes rattachés	1 418	2 755
	Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	1 689	11 176
	Autres dettes	1 354	1 277
<b>TOTAL</b>	<b>4 462</b>	<b>15 214</b>	

(1) Il s'agit de RATP Développement, SQYBUS, Promo Métro, Logis-Transports, SEDP, SADM, Telcité, RATP International, Naxos, Mobicité, SLT, Orlyval, Flexcité, Flexcité 91, Flexcité 77, Flexcité 93, Flexcité 94, EM Services, Société Billetique Monetique Services, Cars Perrier, TP2A.

**Note 5.16a - Effectif moyen employé payé par l'entreprise pendant l'année**

	31/12/11	31/12/10	Variations	
			en nombre	en %
<b>Effectif moyen employé</b>	<b>43 136</b>	<b>43 612</b>	<b>-476</b>	<b>-1,09 %</b>
<b>Répartition par catégories :</b>				
• Cadres + maîtrises (encadrement)	11 098	11 147	-49	-0,44 %
• Opérateurs	32 038	32 465	-427	-1,32 %
<b>Répartition par groupes statutaires :</b>				
• Permanents	42 015	42 621	-606	-1,42 %
• Contractuels	1 121	991	130	13,12 %

**Note 5.16b - Droit individuel de formation**

Conformément aux dispositions de la loi n° 2004-391 du 4 mai 2004 relative à la formation professionnelle, l'entreprise accorde à ses salariés un droit individuel d'une durée de 20 heures minimum par année civile cumulable sur une durée maximale de 6 ans et au terme de ce délai et, à défaut de son utilisation, l'ensemble des droits restera plafonné à 120 heures.

Au 31 décembre 2011, les heures acquises au titre du Droit individuel de formation sont au nombre de 4 668 768 heures.

Le volume d'heures n'ayant pas fait l'objet d'une demande par les agents est de 4 655 489 heures.

**Note 5.17a - Rémunérations allouées aux membres des organes d'administration et de direction pendant l'exercice 2011 en k€**

	2011	2010
Administrateur	10	11
Dirigeants (total des 10 rémunérations les plus élevées)	2 351	2 192

## Note 5.17b - Tableau des honoraires en k€

	PriceWaterhouseCoopers	Ernst
Commissariat aux comptes	286	269
Diligences/prestations directement liées	169	149
<b>Total</b>	<b>455</b>	<b>418</b>

## Note 5.18 - Tableau des filiales et participations

Situation au 31 décembre 2011	Capital	Capitaux propres autres que le capital	Quote- part du capital détenue par la RATP %	Valeur comptable des titres détenus		Prêts et avances consentis par la RATP et non encore remboursés (1)	Cautions et avals consen- tis par la RATP	Chiffre d'affaires hors taxes à fin décembre 2011	Résultat prévisionnel à fin décembre 2011	Dividendes encaissés par la RATP en 2011
				Brute	Nette					
<b>1 - Filiales</b>										
- S.E.D.P. 2, square Félix Nadar 94684 Vincennes Cedex (SIREN 380038687)	459	1 698	100,00	457	457	25 008		7 016	524	
- RATP Développement Société de Participation pour l'exploitation 54, quai de la Rapée 75012 Paris (SIREN 389795006)	334 500	-16 610	100,00	332 499	332 499	0		32 506	5 103	
- LOGIS Transports 158, rue de Bagnolet 75020 Paris (SIREN 592025811)	40	ND	88,00	33	33	ND	1 290	ND	ND	
- Promo Métro 43-45, rue du Gouver- neur Général Félix Eboué 92130 Issy-Les- Moulineaux (SIREN 712029099)	910	2 785	100,00	2 619	2 619	0		21 559	666	542
- RATP International 54, quai de la Rapée 75599 Paris Cedex 12 (SIREN 419997044)	59 721	18 886	100,00	59 721	59 721	0		1	13 083	
- Telcité 1, avenue Montaigne 93160 Noisy Le Grand (SIREN 411759962)	1 525	13 469	100,00	1 524	1 524	0		18 603	1 788	1 739
<b>2 - Autres participations</b>										
- BMS 25, rue de Ponthieu 75008 Paris (SIREN 423749886)	20 995	ND	7,00	3 770	0	ND	ND			
- Autres				402	49					

(1) Y compris intérêts courus.  
ND = données non disponibles

Note 5.19 - Groupements d'intérêt économique

Situation au 31 Décembre 2011	Quote-part participation RATP aux frais de fonctionnement
- EURAILTEST 1, boulevard St Martin 75003 Paris (SIREN 421 526 468)	10 %
- COMUTITRES 185, rue de Bercy 75012 Paris (SIREN 433 136 066)	33,33 %
- EMIF (sans activité) 54, quai de la rapée 75012 Paris (SIREN 438 281 461)	50 %

## Note 5.20 - Engagements financiers au 31 décembre 2011

Engagements donnés	31/12/11	31/12/10
<b>1 - Filiales et participations</b>		
• Caution au profit de Logis-Transports	1 290	1 387
• Caution au profit de SEDP	0	0
• Contre garanti au profit de RATP Développement	0	2 000
<b>2 - Associations</b>		
• Caution au profit de l'IAPR	140	140
• Caution au profit des Compagnons du Voyage.	290	600
<b>3- Avantages au personnel</b>		
• Prêt au Personnel : caution au profit de la SBE	7 599	10 825
• Personnel : cautions «Constructions individuelles»	269 148	295 613
• Indemnités de départ à la retraite	220 568	195 752
• Indemnités de décès des actifs	12 160	14 722
• Allocations décès des retraités	32 327	29 535
• Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités et ayant droit	177 818	160 711
• Taux garanti du Plan épargne entreprise des retraités	27 470	35 750
• Cessation anticipée d'activité	3 486	4 824
<b>4- Opérations financières</b>		
• <i>Cross currency swap</i> adossés à la dette obligataire (a)	947 843	947 843
• Opérations d'échange de taux à moyen et long terme (a)	214 000	614 427
• Opérations d'échange de taux adossées aux billets de trésorerie	109 325	314 430
• FRA	0	0
• Vente Cap	1 682	2 619
• Vente Floor	98 000	50 000
• Ventes de <i>swaptions</i>	50 000	150 000
• Opérations de « <i>leasehold</i> » : sous-locations de trains (b)(c)	373 661	416 241
• Divers engagements donnés	0	1 000
<b>TOTAL</b>	<b>2 546 807</b>	<b>3 248 419</b>
<b>Engagements reçus</b>		
• <i>Cross currency swap</i> adossé à la dette obligataire (a)	947 843	947 843
• Opérations d'échange de taux à moyen et long terme (a)	214 000	614 427
• Opérations d'échange de taux adossées aux billets de trésorerie	109 325	314 430
• Achat Cap	99 682	100 619
• Achat Floor	0	0
• FRA	0	0
• Achat de <i>swaption</i>	0	50 000
• Options de rachat sur obligation	50 000	50 000
• Lettres de crédit bancaires		
• Cautions bancaires	191 267	175 432
<b>TOTAL</b>	<b>1 612 117</b>	<b>2 252 751</b>

(a) La RATP a choisi de traiter les *swaps* comme des opérations classiques de prêt et d'emprunt.

La décomposition des engagements de *swaps* par maturité est la suivante :

	< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans	Total
<i>Swaps</i> de taux d'intérêts (adossés dette obligataire et billets de trésorerie)	109 325	98 000	50 000	257 325

(b) Une lettre de crédit bancaire d'un montant de 108,2 M€ maximum garantit une partie de nos obligations de paiement aux TRUSTS.

(c) Montant 2011 actualisé des clôtures des *lease* survenues en 2009.

### Compléments d'informations relatifs aux engagements sociaux :

Le taux d'actualisation retenu pour les avantages au personnel postérieurs à l'emploi est de 3,5 % au 31 décembre 2011.

Le taux utilisé au 31 décembre 2010 était de 4 %.

**Note 5.21a - Opérations de locations / sous-locations**
**I - OPÉRATIONS DE LEASEHOLD AMÉRICAIN**
**Impacts sur la trésorerie (en Milliers d'euros)**

Contrats	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Produits de location principale	560 061	269 516	228 874	840 625	639 985	454 943
Charges de sous-location	526 587	239 242	205 264	799 837	600 768	447 049
Profits nets RATP	33 474	30 274	23 610	40 788	39 217	7 894

Ces opérations se déroulant sur une durée variable, les profits dégagés ont en conséquence été étalés en résultat exceptionnel selon la durée du contrat.

**Impacts sur le résultat 2011 (en Milliers d'euros)**

L'incidence sur le résultat au 31 décembre 2011 est de 2 070 k€ :

	Date de signature des contrats						TOTAL	Rappel 2010
	1 997	1 998	1 999	2 000	2 001	2 002		
Produits de location principale (1)	21 269	18 044		3 484		21 226	<b>64 023</b>	64 667
Intérêts sur les sous-loyers versés (2)	8 908	8 092		2 441		15 225	<b>34 666</b>	33 837
Reprise sur provision (3)				2 770		4 634	<b>7 404</b>	173 106
Intérêts prépayés	3 013	1 816				2 448	<b>7 277</b>	7 869
Charges de sous-location (4)	9 568	8 639		8 162		16 452	<b>42 821</b>	42 555
Autres produits <i>lease</i>							<b>0</b>	190
<i>Early buyout option</i>							<b>0</b>	170 273
Frais	46	26				612	<b>684</b>	698
Loyers perçus en trop							<b>0</b>	0
Provision pour coût final de résiliation (3)	23 005	18 729				25 936	<b>67 670</b>	63 781
Écart de change							<b>0</b>	0
Intérêts d'emprunts				125			<b>125</b>	118
<b>RÉSULTAT NET</b>	<b>571</b>	<b>558</b>	<b>0</b>	<b>408</b>	<b>0</b>	<b>533</b>	<b>2 070</b>	<b>2 245</b>

(1) Lors de la signature des contrats, la totalité des loyers principaux est encaissée. Chaque année, la part de loyer afférente à l'exercice est enregistrée dans le résultat en contrepartie du compte de produits constatés par avance.

(2) Intérêts perçus ou à percevoir sur les sous-loyers versés aux institutions financières (dépôts).

(3) Étalement de la constitution de l'indemnité de résiliation et des loyers excédentaires de façon à étaler linéairement le résultat des contrats sur leur durée.

(4) Sous-loyers payés ou à payer par les institutions financières.

L'ensemble des charges de sous locations, produits de location principale et des intérêts est enregistré en charges et produits exceptionnels.

De même, la provision pour coût final de résiliation est comptabilisée en charges exceptionnelles.

**II - OPÉRATIONS DE LEASE SUÉDOIS**
**Impacts sur la trésorerie (en Milliers d'euros)**

Contrats	2002	2003	2004
<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
<b>Profits nets RATP</b>	<b>620</b>	<b>-</b>	<b>1 562</b>

## Impacts sur le résultat 2011

	31/12/11	31/12/10
- Étalement de la NPV	125	125
- Frais	-	19

## Note 5.21b - Engagements de crédit-bail au 31 décembre 2011

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.

Contrat	Valeur globale	Durée	Valeur résiduelle
Cour de Vincennes	5 336	15	0
Philidor Maraichers	25 308	25	2 373
Terrain Voltaire	5 034	12	0
Bâtiment Voltaire	8 566	12	0

## Immobilisations en crédit-bail

Postes du bilan	Coût d'entrée	Dotations aux amortissements		Valeur nette
		de l'exercice (1)	cumulées (1)	
Terrains	5 034			5 034
Constructions	39 210	1 843	14 823	24 387
Installations, matériel et outillage				
Autres immobilisations corporelles	90	18	65	26
Immobilisations en cours				
<b>TOTAL</b>	<b>44 334</b>	<b>1 861</b>	<b>14 887</b>	<b>29 447</b>

(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	518	1 555	517	2 059	2 045	0
Constructions	3 345	24 470	3 353	13 499	26 790	2 373
Installations, matériel et outillage						
Autres immobilisations corporelles	20	69	20	10	0	9
Immobilisations en cours						
<b>TOTAL</b>	<b>3 882</b>	<b>26 094</b>	<b>3 890</b>	<b>15 568</b>	<b>28 835</b>	<b>2 382</b>

## EN PRATIQUE

Les rapports d'activité, de développement durable  
et le rapport financier du groupe RATP  
sont également disponibles sur le site internet du groupe :  
[www.ratp.fr](http://www.ratp.fr), dans l'entrée « Groupe ».



Direction de la communication  
54, quai de la Rapée  
75599 PARIS CEDEX 12

[www.ratp.fr](http://www.ratp.fr)

Conception graphique et réalisation :  VERBE

Impression : Optimisa  
Juin 2012

GROUPE  RATP

Direction de la communication  
54, quai de la Rapée  
75599 PARIS CEDEX 12

[www.ratp.fr](http://www.ratp.fr)