



Rapport financier 2009

Sommaire

Rapport de gestion page **2 /**
Rapport du président page **9 /**
Comptes consolidés page **28 /**
Comptes sociaux page **73 /**

Rapport de gestion de l'EPIC RATP et du groupe RATP

1. L'EPIC RATP

1.1. Les tendances 2009

L'année 2009 est la deuxième année de mise en œuvre :

- du contrat STIF RATP et de ses modalités de rémunération ;
- du plan d'entreprise de la RATP et des progrès d'efficacité qu'il fixe à l'entreprise.

Après une première année 2008 nettement favorable, l'année 2009 est marquée par la récession économique et présente de fait des résultats atypiques. Ce résultat atteste de l'impact défavorable d'une crise économique marquée en 2009 par une forte détérioration de l'emploi et du marché du travail. Ce contexte général a surtout affecté le volume des déplacements liés au travail, prépondérants sur les réseaux de la RATP durant les jours ouvrables. Il a pesé plus sensiblement sur la fréquentation des réseaux de banlieue et sur les usages de transport réalisés avec un abonnement. A contrario, le trafic voyageurs des réseaux de Paris a mieux résisté, les usages d'abonnement apparaissant stables et ceux des titres occasionnels étant même légèrement orientés à la hausse en dépit d'une activité touristique jugée en retrait par les professionnels.

La progression du chiffre d'affaires est limitée à 1,5 %. Le trafic reste quasiment stable en tendance, alors qu'il augmentait de 2,8 % en 2008.

La performance économique est en léger recul, malgré une productivité équivalente à celle de 2008 sur les dépenses ; la capacité d'autofinancement (CAF) qui s'élève à 639 M€ perd 52 M€ par rapport à 2008 (691 M€).

Toutefois des résultats exceptionnels non pérennes, provenant des opérations d'ingénierie financière réalisées en 2009 (dénouements de leasehold) améliorent ponctuellement la situation : le résultat net pérenne baisse de 34 % à 83 M€ en 2009 au lieu de 125 M€ en 2008, alors que le résultat net total varie à la hausse : 153 M€ pour 125 M€ en 2008.

Les investissements atteignent un niveau record de 1 246 M€ (+ 23 %). Mais ils ne sont financés par la CAF et les subventions qu'à hauteur de 71,4 %. Cela explique une croissance de la dette financière nette de 337 M€ pour atteindre 4 822 M€ fin 2009.

1.2. Les événements majeurs

Règlement européen relatif aux services publics de transport de voyageurs

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 des lignes confiés aux opérateurs de transport public.

Jusqu'à l'entrée en vigueur de ce règlement, la RATP bénéficiait de droits d'exploitation perpétuels sur les lignes qui lui avaient été confiés 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 :

- modifie le régime de propriété des biens historiquement mis à disposition ou créés par la RATP à compter du 1er janvier 2010 ;
- 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 RFF), dont elle assure l'exploitation à la date du 1er janvier 2010 ;
- 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 à tous les opérateurs d'Île-de-France 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.

Contrat de leasehold

En 2009, dix contrats de leasehold ont été dénoués par anticipation. Ces opérations ont généré un résultat supplémentaire de 70 M€ correspondant, d'une part, à la Net Present Value restant à étaler sur ces contrats (45 M€), et, d'autre part, à un gain supplémentaire net de frais généré et encaissé lors de la négociation de la clôture de ces contrats (25 M€).

1.3. Le résultat de l'exercice et la situation financière de l'EPIC

1.3.1. Le résultat de l'exercice

(en millions d'euros)	2008	2009	2009/2008
Chiffre d'affaires	4 075	4 134	+ 1,5 %
Charges de fonctionnement	3 215	3 275	+ 1,9 %
Excédent d'exploitation	859	859	- 0,1 %
CAF	691	639	- 7,6 %
Résultat net	125	153	+ 22,2 %
CAF pérenne ⁽¹⁾	651	614	- 5,7 %
Résultat net pérenne	125	83	- 33,6 %

(1) Pérenne : hors effet de dénouement des leasehold.

La progression du chiffre d'affaires atteint + 1,5 % en 2009 pour + 4,6 % l'an passé.

Cette évolution résulte pour l'essentiel :

- de la couverture contractuelle par le STIF des coûts de fonctionnement et charges de capital prévue au contrat + 1 % ;
- de l'indexation de la rémunération de la RATP, très défavorable en 2009 : + 0,1 %, après une année 2008 très élevée + 3,4 % à cause de conditions économiques atypiques (flambée du pétrole et de l'inflation) ;
- de l'accroissement de l'offre décidé et financé par le STIF + 0,8 % ;
- de divers autres facteurs à la baisse, produits commerciaux annexes, trafic payant voyageurs, notamment.

Le chiffre d'affaires inclut pour l'essentiel les produits du contrat soit 3 839 M€ :

- les recettes voyageurs qui à 1 973 M€ représentent 48 % du chiffre d'affaires et augmentent de + 1,6 % ;
- les concours publics du STIF (1 866 M€) représentent 45 % du chiffre d'affaires et augmentent de + 1,9 %.

L'année 2009 se solde par un fléchissement modéré du trafic de la RATP de - 0,8 % par rapport à son niveau de 2008. La fréquentation des réseaux de transport dépasse néanmoins la barre des 3 milliards de voyages, comme l'an dernier.

La progression des charges de fonctionnement + 1,9 % inclut essentiellement :

- + 0,1 % d'inflation + 3 M€
- + 0,9 % d'accroissement d'offre + 31 M€
- - 0,4 % de facteurs externes (énergie de - 23 M€ dont prix des carburants - 20 M€ ; impôts + 10 M€) - 12 M€
- + 1,3 % d'évolutions de gestion + 42 M€

Cette rubrique inclut notamment :

- l'impact + 12 M€ dû aux emplois en évolutions de gestion : formation continue obligatoire Bus, plan de formation à l'interopérabilité RER ligne B, effectifs de maintenance nécessités par l'évolution et le vieillissement du parc de trains et du parc d'équipements des stations et gares ;
- les évolutions de MACE en prix spécifiques (8 M€) et en volumes sur les frais d'études et surveillance + 4 M€ (notamment à la suite du plan de relance des investissements) et sur la maintenance des équipements et systèmes d'information + 8 M€, ainsi que sur la gestion des espaces et autres postes transversaux + 8 M€.

L'excédent d'exploitation (EBE), différence entre le chiffre d'affaires et les charges de fonctionnement reste stable à hauteur de 859 M€. L'EBE couvre les frais financiers (223 M€) et permet de dégager une capacité d'autofinancement ou CAF de 639 M€.

Les charges financières nettes ont augmenté de 8,3 M€ par rapport à 2008. Ce résultat s'explique essentiellement par la progression de 6 % de l'endettement net moyen entre 2008 et 2009 soit + 13 M€, minoré par l'incidence des taux inférieurs des nouveaux emprunts par rapport aux emprunts remboursés.

Hors ingénierie financière et en raison de la dégradation des hypothèses économiques en 2009, la CAF pérenne ressort à 614 M€ soit une baisse de 37 M€ par rapport à 2008.

Les opérations d'ingénierie financière (dénouements anticipés de leasehold) permettent de quasiment doubler le résultat net qui atteint ainsi 153 M€, soit une hausse de 28 M€ par rapport à 2008.

1.3.2. La situation financière de l'EPIC

L'accroissement annuel de la dette atteint + 337 M€. L'endettement net s'élève ainsi à 4 822 M€ en 2009 pour 4 485 M€ fin 2008.

Cette situation tient compte de la CAF limitée à 639 M€ (pour 691 M€ l'an passé), des investissements totaux portés à 1 246 M€ (pour 1 011 M€) et de l'absence d'encaissement de la dotation en capital prévue pour 150 M€.

Elle résulte essentiellement cependant des modalités actuelles de financement des opérations d'augmentation d'offre (y compris le plan régularité ligne A du RER) qui expliquent + 263 M€ soit l'essentiel de la dérive.

Les investissements totaux s'élèvent à 1 246 M€ dont : 460 M€ pour l'augmentation de l'offre de transport (196 M€ au titre du contrat de plan État-Région Île-de-France et 264 M€ au titre du matériel roulant associé à la croissance de l'offre), 485 M€ pour les dépenses liées à l'amélioration de l'exploitation et aux gros entretiens, à la modernisation, 207 M€ pour le matériel roulant, 48 M€ d'investissements hors périmètre du contrat STIF, et 46 M€ pour les opérations « hors programme » financées pour l'essentiel par le STIF et par la RIF.

Ils sont en progression de 235 M€ par rapport au total des emplois de l'année 2008 essentiellement en raison du Plan de relance et des acquisitions du matériel roulant (éléments RER à deux étages : MI09).

L'incidence, en termes d'infrastructures des opérations du contrat de plan État-Région est en hausse de 22 M€ à 196 M€ par rapport aux résultats de 2008. Cet écart provient essentiellement du fait que l'année 2009 voit la continuation du développement de l'ensemble des projets du contrat de plan, ces projets rentrent en phase travaux et la hausse doit s'accroître en 2010.

En termes d'accroissement de l'offre, la hausse la plus forte concerne l'acquisition des éléments RER à deux étages « MI09 ». Le montant de ces dépenses s'élève à 202 M€ en 2009 sur un total de 264 M€.

Les dépenses liées à l'amélioration de l'exploitation et aux gros entretiens, à la modernisation (hors augmentation de capacité liée à l'offre), s'élèvent à 485 M€. Les dépenses d'alimentation en énergie, des infrastructures et des bâtiments sont quasiment maintenues au même niveau qu'en 2008.

Les dépenses de matériel roulant (hors augmentation d'offre) s'élèvent à 207 M€ et comprennent essentiellement des investissements relatifs aux approvisionnements et aux livraisons des nouveaux matériels MF 2000 et MP 05 ainsi qu'à la rénovation des matériels roulants (MF77 et MI79).

Concernant le plan de relance, sur un volume prévu à 450 M€, il ressort que :

- la RATP a engagé 437 M€ à fin décembre 2009 ;
- la RATP a payé 390,8 M€ à fin décembre, 59,2 M€ étant prévus sur 2010.

Au global, la RATP a :

- investi 1 246 M€, soit 23 % de plus qu'en 2008 ;
- mené à bien sa contribution au plan de relance (engagé à 97 %, payé à 87 %) ;
- redéployé les financements prévus, pour mener à bien la commande des trains MI09 (plus de 200 M€ en 2009).

1.4. Les perspectives

La loi 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (loi ORTF) entre en vigueur au 1^{er} janvier 2010 (cf. événements majeurs). La RATP est en attente des décrets d'application prévus par cette loi et de l'adaptation de son contrat avec le STIF, devant notamment préciser la rémunération de la RATP au titre de ses missions de gestionnaire d'infrastructure et d'exploitant de lignes ainsi que les conditions de remise au STIF des biens à l'échéance des droits d'exploitation.

Pour la RATP, l'année 2010 est la 3^e année du contrat STIF 2007-2011.

Comme en 2009, cette année devrait être marquée par une insuffisance des recettes par rapport à l'objectif fixé dans le contrat, sans toutefois nécessairement reconduire la tendance à la baisse du trafic observée en 2009.

Sur le plan fiscal, la réforme de la taxe professionnelle sera neutre pour la RATP puisque l'allègement de la taxe sera compensé par une diminution du remboursement du STIF, toutefois les coûts unitaires seront diminués d'autant.

La RATP poursuivra l'effort de productivité prévu dans le plan d'entreprise 2008-2012 et s'est engagée à contenir fortement ses dépenses de fonctionnement pour atteindre en 2010 son objectif de redressement de la CAF obérée en 2009 ; cette progression est indispensable pour financer la croissance des investissements malgré l'importance de la dette.

D'une manière générale, les investissements prévus en 2010 devraient être en nette augmentation (+ 11 %) par rapport à ceux de 2009 notamment du fait :

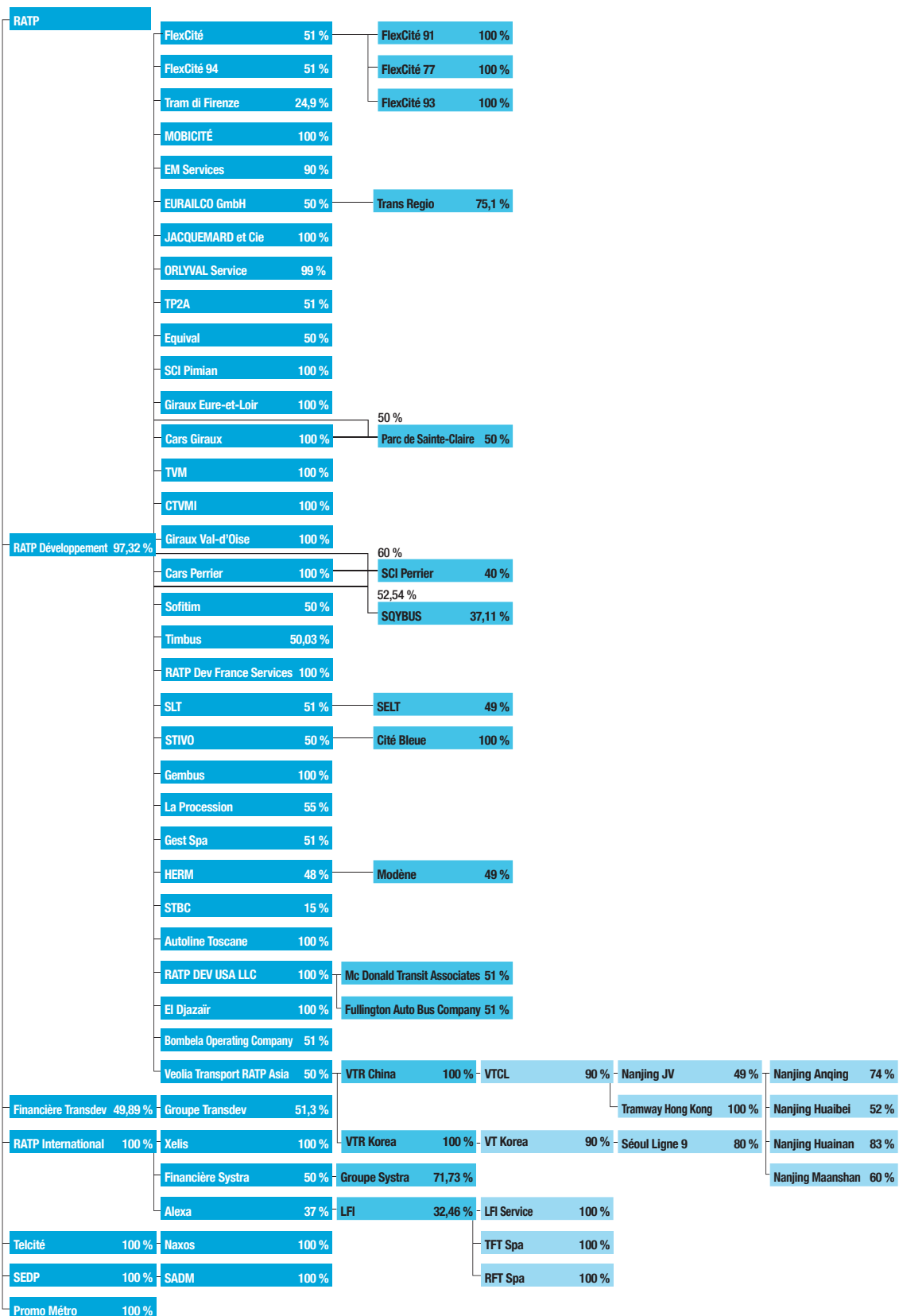
- de l'augmentation de la capacité de transport ;
- des renouvellements des matériels roulants ferrés.

Aussi, à financement constant et dans l'attente des décrets d'application de la loi ORTF, il est à prévoir une croissance de la dette financière qui atteindrait 4 980 M€ à fin 2010.

Dans le cadre du rapprochement entre Transdev et Veolia Transport, la RATP cédera sa part de 25,6 % de Transdev, en échange d'actifs français et internationaux appartenant actuellement à Transdev et à Veolia Transport.

2. Le groupe RATP au 31 décembre 2009

2.1. Organigramme



2.2. Méthodes et périmètre de consolidation

- Les méthodes de consolidation sont inchangées par rapport à 2008 ;
- Le périmètre de consolidation est étendu dans les conditions suivantes :
 - variation du pourcentage d'intérêt de la RATP dans RATP Développement de 95,41 à 97,32 %, suite à l'augmentation de capital intervenue au 1er semestre et non suivie par Transdev ;
 - entrée au périmètre :
 - des sociétés résultant du partenariat avec Veolia Transport en Asie : 12 sociétés sont consolidées, dont 3 sociétés communes à 50/50 par intégration proportionnelle et 9 sociétés par mise en équivalence,
 - de la société d'exploitation des bus de la province de Modène et de la société amont d'acquisition (Herm), RATP Développement exerçant indirectement un contrôle conjoint avec son partenaire principal au sein de Herm, de 23,52 % de la société d'exploitation (ATCM),
 - des 2 sociétés américaines Fullington et Mac Donald,
 - de la société Gembus qui exploite la ligne transfrontalière près de Genève.

2.3. Le contexte général

Le chiffre d'affaires consolidé est en hausse de 2,7 % et s'élève à 4 432,7 M€. L'augmentation de la contribution de la RATP est limitée à hauteur de 1,5 % dans un contexte de trafic en stagnation.

Le résultat net consolidé augmente de 41,5 M€ et s'élève à 182,8 M€ mais il bénéficie de résultats exceptionnels liés au débouclage par anticipation de dix contrats de lease avec un impact de 70 M€.

Les investissements atteignent un niveau record de 1 225 M€ (+19 %) pour le Groupe, mais ils ne sont financés par la CAF et les subventions qu'à hauteur de 71,5 %.

Ceci explique une croissance de l'endettement de 331,1 M€ pour atteindre 4 795,3 M€ fin 2009.

La RATP EPIC représente :

- 92 % du chiffre d'affaires consolidé ;
- 90 % du résultat net consolidé ;
- la totalité de l'endettement net, les filiales contribuant globalement, par leur trésorerie nette globalement positive, à un désendettement du Groupe.

(en millions d'euros)	31/12/2009	31/12/2008	ÉCART	ÉCART EN %
Chiffre d'affaires	4 432,7	4 317,2	115,5	2,7 %
Dépenses de fonctionnement nettes	3 594,9	3 462,7	132,2	3,8 %
EBIT	341,8	341,7	0,1	0,0 %
Résultat net	182,8	141,3	41,5	29,4 %
Capacité d'autofinancement	673,6	695,6	-22,0	-3,2 %
Investissements	1 225,2	1 028,7	196,5	19,1 %
Endettement net	4 795,3	4 464,2	331,1	7,4 %

2.4. Les principales évolutions de l'année 2009

L'année 2009 a été marquée par les principaux faits suivants :

2.4.1. Pour le transport

En France

Le gain de l'appel d'offres de transport urbain de La Roche-sur-Yon et de l'exploitation d'une ligne transfrontalière à proximité de Genève.

À l'international :

- la signature d'un accord de partenariat entre RATP Développement et Veolia Transport pour un développement des activités de transports de voyageurs urbains et périurbains en Asie à travers une société commune, VTRA, qui porte les contrats déjà existants en Chine, à Nanjing (autobus) et Hong-Kong (tramway), ainsi qu'à Séoul (ligne 9 du métro) ; Dans ce cadre, RATP Développement et Veolia Transport ont déjà répondu à deux appels d'offres en Corée, pour l'exploitation des métros automatiques reliant les villes de Busan et Gimhae, ainsi que celui d'Uijeongbu (Séoul) qui ont toutefois été déclarés infructueux ;
- le gain, dans le cadre d'un consortium, de la consultation organisée pour une prise de participation à 49 % dans la société de transport de Modène ;
- l'entrée dans le groupement promoteur retenu pour la remise d'une offre de référence (qui sera mise ensuite en compétition) en ce qui concerne la construction et l'exploitation de la ligne D du métro de Rome ;

- le gain de l'appel d'offres pour l'exploitation du tramway de Dubaï ;
- la prise de contrôle à 51 % au 2nd semestre de deux sociétés américaines de transport urbain et interurbain par bus ou autocars : Fullington Bus Company et Mc Donald Transit Associates.

Dans ce contexte, la RATP a accompagné le développement de RATP Développement en souscrivant à une augmentation de capital de 70 M€ qui a été libérée en 2009 à hauteur de 48 M€.

S'agissant de Transdev, la poursuite de la croissance du chiffre d'affaires, malgré des effets de change défavorables, avec une rentabilité nettement améliorée, le résultat de l'exercice précédent ayant été notamment amputé par la grève du 1^{er} semestre affectant Connexion.

2.4.2. Pour l'ingénierie :

- les résultats satisfaisants de Xelis qui engrange de nouveaux contrats avec RFF ;
- en ce qui concerne Systra, une nouvelle croissance du chiffre d'affaires couplée à un bon niveau de résultat, malgré l'impact de la crise économique sur les affaires des filiales anglo-saxonnes.

2.4.3. En ce qui concerne la valorisation des espaces,

le tassement prévu de la contribution des filiales de télécommunication.

2.5. Les principales données financières consolidées du groupe RATP

Ces résultats sont présentés conformément aux normes IFRS.

2.5.1. Évolution du chiffre d'affaires consolidé

	2009		2008		VARIATION
	En M€	En %	En M€	En %	En %
RATP	4 085,0	92,16 %	4 028,7	93,32 %	1,40 %
Autres	181,0	4,08 %	127,7	2,41 %	41,73 %
Total pôle Transports	4 266,0	96,24 %	4 156,4	96,28 %	2,64 %
Total pôle Ingénierie	128,2	2,89 %	121,2	2,81 %	5,80 %
Total pôle Valorisation des espaces	38,4	0,87 %	39,6	0,92 %	- 2,96 %
TOTAL GROUPE RATP	4 432,7		4 317,2		2,67 %
Contribution filiales	347,7	7,80 %	288,5	6,70 %	

Le chiffre d'affaires consolidé s'élève à 4 432,7 M€ contre 4 317,2 M€ en 2008.

Le chiffre d'affaires 2009 de la RATP (après éliminations du chiffre d'affaires intragroupe) augmente de + 1,4 % pour + 4,6 % en 2008.

La contribution des filiales, hors sociétés mises en équivalence, augmente beaucoup plus vite, soit 20 %, du fait notamment :

- de la montée en régime des activités de RATP Développement : mise en service de la ligne Mittelrheinbahn à Transregio, préparation de la mise en service du métro d'Alger et de Gautrain en Afrique du Sud et intégration des sociétés américaines et de Modène, évolution favorable des filiales transport françaises et l'effet année pleine des entrées 2008 (Jacquemard, Flexcité 77 et 91) ;

- de la bonne progression, à nouveau observée en 2009, du chiffre d'affaires de Systra, l'évolution favorable observée pour Systra SA (avec de nouveaux contrats décrochés en Arabie saoudite) compensant et au-delà le recul enregistré dans les filiales qui subissent le contrecoup de la crise économique, en particulier aux États-Unis, Canada, Royaume-Uni et sur certaines zones de l'Asie.

Au total, la part des filiales dans le total du chiffre d'affaires passe ainsi de 6,7 % à 7,8 %.

Il est intéressant d'observer que la contribution au chiffre d'affaires consolidé de RATP Développement dépasse à présent celle de l'ensemble des autres filiales.

2.5.2. Résultat net consolidé

L'évolution du résultat net part du Groupe, par activité, se présente ainsi :

(en millions d'euros)	2009	2008	VARIATION	En %
RATP	164,3	127,2	37,1	29,2 %
Autres filiales Transport	8,9	6,5	2,4	36,9 %
Pôle Transport	173,2	133,7	39,5	29,5 %
Pôle Ingénierie	6,5	3,9	2,6	66,7 %
Pôle Valorisation des espaces	3,1	3,7	- 0,6	- 16,2 %
TOTAL GROUPE	182,8	141,3	42	29,4 %
Contribution filiales	18,5	14,2	4,3	30,3 %

La contribution de la RATP est en augmentation du fait de l'incidence favorable et non pérenne (70 M€) du dénouement de certaines opérations de leasehold. Abstraction faite de ce facteur, la contribution baisse d'un quart par rapport à 2008, compte tenu d'une évolution du chiffre d'affaires moins rapide que celle des charges en raison de la faible actualisation du contrat STIF évoquée ci-avant. La contribution des filiales passe de 14,2 M€ à 18,5 M€, soit + 4,3 M€. S'agissant du transport, on observe essentiellement une amélioration de nature mécanique sur Transdev (+ 5 M€) dont les résultats 2008 étaient affectés par l'incidence de la grève nationale aux Pays-Bas sur les activités de Connexion ; cette amélioration est compensée par une baisse également mécanique sur RATP Développement (- 3 M€), dont les résultats bénéficiaient en sens inverse de la sortie de TVO et de M'Dina bus en 2008 pour un profit de 4,3 M€.

RATP Développement n'enregistre pas moins son deuxième exercice consécutif bénéficiaire, sans élément exceptionnel cette fois, et ce malgré la nouvelle année difficile de Transregio et les nouveaux efforts de développement en Italie, aux États-Unis et en Asie. Les autres filiales enregistrent des performances notables en France et sur les contrats étrangers.

Pour le pôle Ingénierie (+ 2,6 M€), l'amélioration sur Systra reflète la tendance évoquée sur le chiffre d'affaires et la bonne profitabilité des nouveaux contrats gagnés.

On note, par ailleurs, le tassement qui était attendu des résultats du pôle télécommunication en liaison, pour une large part, avec le relèvement du taux de la redevance d'occupation du domaine public versée à la RATP.

2.5.3. L'endettement net consolidé

L'évolution de l'endettement net consolidé entre fin 2008 et fin 2009 se présente comme suit :

(en millions d'euros)	ENDETTEMENT GROUPE	PÔLE TRANSPORTS			PÔLE INGÉNIERIE	PÔLE VALORISATION DES ESPACES
		RATP	AUTRES	TOTAL		
Actif financier	577	473	46	519	15	44
Dettes financières	5 372	5 289	53	5 342	6	24
Endettement financier net décembre 2009	4 795	4 816	7	4 823	- 9	- 20
Endettement financier net décembre 2008	4 464	4 485	1	4 486	- 5	- 18

L'endettement net consolidé à la fin 2009 est en augmentation de 331 M€ par rapport à fin 2008, du fait de la RATP et du financement sur emprunt qu'elle supporte pour ses investissements d'accroissement de capacité.

L'endettement de la RATP augmente de 337 M€ portant celui-ci à 4 822 M€ à fin 2009.

L'évolution de la trésorerie nette des filiales concerne d'une part Systra, qui a pu redresser sa situation de trésorerie par rapport au milieu d'année et le transport dont la hausse de l'endettement n'est due qu'à l'enregistrement de la dette née du put de sortie exerçable par les minoritaires de Fullington.

2.6. Les perspectives du groupe

Pour les filiales et notamment RATP Développement, l'année 2010 s'inscrit dans le cadre de la stratégie de croissance et de rentabilité définie dans le plan d'entreprise 2008 – 2012 de la RATP.

Dans ce contexte, la stratégie générale en termes de marchés et de produits de RATP Développement reste dans la ligne de celle qui avait été présentée en 2009.

Cette stratégie se décline en :

- une stratégie pays, qui retient comme cibles la France, l'Italie et les États-Unis ;
- une stratégie projets utilisant le savoir-faire reconnu de la RATP comme intégrateur et exploitant des modes lourds ou automatiques qui a déjà porté ses fruits ;
- une stratégie de partenariat consacrée en 2009 par la création avec Veolia Transport d'une joint-venture couvrant en priorité la Chine, la Corée et l'Inde.

Dans le cadre du rapprochement entre Transdev et Veolia Transport, la RATP cédera sa part de 25,6 % de Transdev, en échange d'actifs français et internationaux appartenant actuellement à Transdev et à Veolia Transport.

3. AUTRES INFORMATIONS

3.1. Tableau des résultats consolidés depuis 2006

ANNÉE (en millions d'euros)	RÉSULTAT NET PART DU GROUPE
2006	49,2
2007	112,1
2008	141,3
2009	182,8

3.2. Décomposition du solde des dettes fournisseurs par date d'échéance

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

(en milliers d'euros)	MONTANT
> à 60 jours	932,1
Entre 31 et 60 jours	94,0
Entre 1 et 30 jours	6 839,4
TOTAL FACTURES ÉCHUES	7 865,4
De 0 à 30 jours	170 083,5
Entre 31 et 60 jours	8 313,6
> à 60 jours	10 343,0
TOTAL FACTURES NON ÉCHUES	188 740,1
TOTAL GÉNÉRAL	196 605,5

Les informations environnementales et les effectifs sont présentés 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 2009

Introduction page 10 /

Le conseil d'administration page 10 /

L'organisation du dispositif de contrôle interne page 12 /

**Les procédures internes relatives
au contrôle comptable et financier page 16 /**

Annexes page 18 /

Rapport des commissaires aux comptes page 27 /

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 fixés la société, le dispositif de contrôle interne joue un rôle clé dans la conduite et le pilotage de ses différentes activités. Toutefois, le contrôle interne ne peut fournir une garantie absolue que les objectifs de la société seront atteints* ».

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 2009.

La deuxième partie décrit l'organisation du dispositif de contrôle interne.

La troisième partie décrit les activités de contrôle et de pilotage contribuant à garantir la fiabilité de l'information comptable et financière.

Le présent rapport a été présenté au comité d'audit. Compte tenu de l'évolution législative intervenue en 2008, il a été approuvé par une délibération du conseil d'administration de la RATP⁽¹⁾ du 26 mars 2010.

1. LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

1.1. Le fonctionnement du conseil

Le conseil d'administration de la RATP est composé de 27 membres, en application du décret 84-276 du 13 avril 1984, modifié par les décrets 2004-500 du 7 juin 2004 et 2006-1018 du 11 août 2006 (cf. **Annexe 1** pour la liste nominative des administrateurs).

Il est présidé par M. Pierre Mongin, nommé président-directeur général de la RATP renouvelé à la tête de la RATP par décret du

29 juillet 2009, pour la nouvelle mandature 2009-2014. À cette occasion, la composition du conseil a fortement évolué, avec l'arrivée de 13 nouveaux administrateurs.

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 deux commissions permanentes, la commission du développement et de la modernisation technique et technologique et la commission économique et stratégique.

Les présidents des deux commissions ont présenté au conseil du 6 février un compte rendu d'étape, puis le 26 juin 2009 les résultats de la mission d'évaluation de la gouvernance du conseil, que leur avait confiée le président. Le rapport mentionne que les débats sont d'une manière générale considérés comme intéressants et de qualité, la composition diversifiée du conseil y contribuant, avec un souci permanent d'informer les administrateurs. Il souligne la nécessité de poursuivre le recentrage du conseil sur les débats stratégiques, prenant notamment en compte l'évolution de la gouvernance du groupe RATP, en raison de la politique de développement qui constitue un axe majeur d'évolution de l'entreprise. Le conseil a notamment acté l'inscription à l'ordre du jour de chaque conseil d'un débat stratégique et la création d'une commission permanente du conseil, intitulée commission de l'innovation et du service aux clients (CISC), ouverte à l'ensemble des administrateurs, et qui vient s'ajouter aux deux commissions permanentes déjà existantes, la commission de la modernisation technique et technologique et du transport, et la commission économique et stratégique, qui préparent les délibérations du conseil. Cette dernière commission assure également le suivi du Plan d'entreprise et du contrat RATP/STIF et de ses avenants, sous l'angle économique, tandis que la CISC en examine plus particulièrement les indicateurs de qualité de service. Les administrateurs ont été particulièrement sensibilisés aux questions de confidentialité des débats du conseil, avec un renforcement du règlement intérieur sur ces questions, qui devront également faire l'objet d'une évolution de gouvernance.

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 16 M€, après avis de la commission de la modernisation technique et technologique et du transport, qui recueille les observations formulées par ses membres, relatives aux marchés et projets transmis à titre d'information, compris entre 5 et 16 M€, et qui sont signés par le président.

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, pendant les périodes d'interruption des travaux du conseil de l'été et de fin d'année, le conseil délègue au président-directeur général ses pouvoirs en matière, d'une part, de projets de travaux et de fournitures et marchés et, d'autre part, d'acquisition et aliénation de biens immobiliers ou de participations financières, sous

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

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 personnalités qualifiées, 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 1er janvier 2007, suite à la séance du conseil d'administration du 9 février 2007.

1.2. Les éléments marquants des travaux du conseil en 2009

1.2.1. Les orientations du président-directeur général

L'élément principal de l'année 2009 a été l'achèvement de la mandature 2004-2009 et la mise en place de la mandature 2009-2014 avec le renouvellement de M. Pierre Mongin comme administrateur de la RATP par décret du 8 juillet 2009 et la proposition du conseil d'administration extraordinaire du 23 juillet 2009 de le proposer au gouvernement comme président-directeur général de la RATP.

Le président a présenté au conseil d'administration le cadre général de ses orientations lors de la séance du 11 septembre 2009, orientations précisées par la lettre de mission que lui a adressée le président de la République, sur la base de laquelle le conseil a débattu lors de la séance du 23 octobre 2009 du contenu du document présentant de manière détaillée la feuille de route de l'entreprise pour les cinq prochaines années.

Cette feuille de route stratégique de la RATP s'est clarifiée en 2009 sur trois aspects :

- le contexte des transports publics en Île-de-France, avec le lancement du chantier du Grand Paris prévoyant de nouvelles infrastructures qui reprennent en partie le schéma proposé par la RATP dans le cadre de Métrophérique ;
- l'avenir de la RATP dans un marché ouvert à la concurrence en vertu du règlement sur les obligations de service public, entré en vigueur le 3 décembre 2009 :
 - l'État, tout en confirmant le choix de la concurrence, ménage les transitions nécessaires et renforce l'autonomie et le statut historique de l'entreprise publique nationale, ainsi que la vocation nationale et internationale du groupe RATP,
 - il conforte l'existence des différents métiers de la RATP, le transport et la maintenance, la conception et la réalisation d'infrastructures nouvelles, ainsi qu'une nouvelle mission, la gestion du patrimoine de transport, à savoir la gestion des infrastructures,
 - ces dispositions ont été reprises dans la loi sur l'organisation et la régulation des transports ferroviaires (loi ORTF), adoptée le 3 novembre 2009 par le Parlement et validée par le Conseil constitutionnel le 3 décembre 2009 ;
- le statut de la RATP vis-à-vis des instances communautaires, la commission européenne ayant validé le 13 juillet 2009 la réforme

des retraites, tout en reconnaissant le modèle spécifique d'entreprise nationale de la RATP et son modèle économique de développement.

Pour atteindre les objectifs fixés par le président de la République au président-directeur général de la RATP, la lettre de mission énumère cinq chantiers prioritaires dans lesquels la RATP doit s'investir tout particulièrement, et qui constituent pour l'entreprise autant de défis témoignant de la confiance que l'État actionnaire place dans l'entreprise :

- le défi du Grand Paris ;
- le défi du développement externe ;
- le défi de l'amélioration de la performance de l'entreprise et de la modernisation de son fonctionnement ;
- le défi de faire de la RATP une entreprise leader dans le domaine de la qualité et de l'innovation de service ;
- le défi de transformer la RATP en une entreprise exemplaire en termes de développement durable.

1.2.2. La contribution de la RATP au plan de relance de l'économie

La RATP a été sollicitée en novembre 2008 par le Secrétariat général de la présidence de la République afin d'étudier ce que pourrait être sa participation à un Plan national de relance de l'économie. Une contribution de la RATP à hauteur de 450 M€ a été actée, financée par tiers par l'entreprise, l'état (dotation au capital) et la région. Le conseil a adopté, lors de sa séance du 6 février, ce programme d'investissements modificatif, immédiatement mobilisable pour soutenir l'économie, et a examiné le suivi de ce plan lors de la séance du mois de juin 2009. Au 31 décembre 2009, la dotation en capital de 150 M€ n'avait pas été versée.

1.2.3. La politique de développement de la RATP

La politique de développement a été au centre de l'activité du conseil en 2009.

Une séance exceptionnelle du conseil a été organisée le 20 janvier 2009, pour examiner le projet de partenariat entre RATP Développement et Veolia en Asie, que le conseil a approuvé.

Un débat stratégique a été organisé en mars autour du projet de métro automatique du *Grand Paris* et de l'état d'avancement des opérations du contrat de plan État-Région.

Le conseil a été informé à chaque séance des appels d'offres auxquels a répondu RATP Développement et des résultats obtenus.

Un second débat stratégique a été proposé au conseil du 26 juin 2009 sous la forme d'un point d'étape sur les relations RATP/Transdev et un conseil d'administration exceptionnel réuni le 17 décembre a mandaté le président pour finaliser la négociation. Les perspectives 2009 des filiales ont été examinées lors de la séance du 26 juin, au cours de laquelle le conseil a approuvé le projet d'implantation de RATP Développement aux États-Unis.

Comme chaque année lors de la séance de présentation des budgets de l'exercice à venir, le plan à moyen terme de RATP Développement (2010-2014) a été examiné et approuvé par le conseil, qui a eu l'occasion de se prononcer sur l'évolution de dossiers internationaux en cours. Cette année, pour la première fois, un budget consolidé du groupe RATP pour l'exercice 2010 a été présenté au conseil pour information.

Le conseil a été informé de la mise en ordre de marche de l'entreprise pour répondre au défi du *Grand Paris*, avec notamment la création du département Ingénierie, dans le cadre de la séparation de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre. Le conseil a également entendu une information sur la création d'une filiale de

services d'aide à la mobilité, susceptible de répondre à des appels d'offres aussi bien en région Île-de-France que dans la France entière.

La politique de développement se situe au cœur des orientations du président-directeur général et constitue le fil directeur de l'étude sur la stratégie de la RATP, commandée par l'État actionnaire. Ce sujet a été traité dans le cadre d'un groupe de travail du conseil consacré à la compétitivité.

1.2.4. La maîtrise des éléments financiers

Le conseil a arrêté les comptes de l'année 2008, examiné et arrêté le bilan au 30 juin 2009, le compte de résultats semestriels au 30 juin 2009 et les comptes consolidés au 30 juin 2009. Il a également approuvé les budgets d'exploitation et le programme d'investissements 2010 de l'entreprise lors de la séance du 4 décembre 2009. Le programme d'investissements 2010, particulièrement ambitieux, prévoit un budget en hausse de 22,5 % par rapport à 2009 et concerne aussi bien la modernisation que l'extension des réseaux et la mise en place de solutions techniques visant à désaturer les lignes les plus chargées.

Le président-directeur général a présidé un groupe de travail sur la dette de la RATP, dans la perspective de l'entrée en vigueur du Règlement européen et de la question de la fin du monopole de la RATP sur les réseaux qu'elle exploite. Le groupe de travail Compétitivité a poursuivi son activité de comparaison des coûts par activité de la RATP avec l'extérieur.

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. Il a examiné le bilan des audits réalisés en 2009 par l'inspection générale/audit interne et entendu le compte rendu des commissaires aux comptes sur le contrôle interne.

Le conseil a examiné le bilan annuel de la politique des achats.

1.2.5. Le suivi du contrat avec le STIF

Le conseil a poursuivi l'examen trimestriel et l'analyse du contrat 2008-2011, en accordant une attention particulière à l'évolution du trafic et des recettes, dans le cadre de la commission économique et stratégique, et aux indicateurs qualité, au sein de la nouvelle commission Innovation et du Service aux clients.

1.2.6. Les autres décisions d'investissement de la RATP

Le conseil a approuvé en 2009 un très important marché d'acquisition de matériel roulant à deux niveaux dans le cadre de l'amélioration de l'exploitation de la ligne A du RER. Il a également approuvé des marchés permettant le maintien en bon état de fonctionnement du patrimoine confié à la RATP, ainsi que d'importants marchés de service.

1.2.7. Relations institutionnelles

Le président a régulièrement rendu compte aux administrateurs de ses différentes rencontres avec les partenaires institutionnels de l'entreprise et les représentants de l'autorité organisatrice, ainsi que de ses auditions devant les commissions de l'Assemblée nationale, sur des sujets tels que le projet de loi relatif au Grand Paris ou encore l'évaluation de la loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports.

Les principaux dossiers traités par le conseil figurent en **Annexe 2**.

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, via :

- la mission de contrôle économique et financier des transports ⁽²⁾ ;
- la commission des marchés, instituée par l'arrêté du 11 janvier 1973⁽³⁾ 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 and Young). Un rapport particulier de la Cour des comptes, concernant la gestion de la RATP entre 2000 et 2006, a été publié en 2009.

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. C'est ainsi que 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^{er} janvier 2008 au 31 décembre 2011.

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 de la RATP 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 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 2009, le département juridique a ainsi supervisé la mise en œuvre d'une nouvelle procédure de gestion des délégations de pouvoirs et de signature et constitué un réseau de correspondants délégations. Son action a par ailleurs été fortement impactée notamment par la réflexion sur les conséquences de l'entrée en application du

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

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

règlement européen sur les obligations de service public dans les transports (JOUE du 3-12-2007), de la réforme du Grand Paris, de l'évolution des relations avec l'autorité organisatrice du transport public en Ile-de-France et par la mise en place du *Risk manager* de l'entreprise.

Les résultats de cette action se manifestent notamment par le nombre relativement faible de contentieux et, lorsque ceux-ci sont nécessaires ou ne peuvent être évités, par le grand nombre de décisions positives pour l'entreprise.

Le directeur du département est chargé – à titre personnel – des questions déontologiques et éthiques pour l'ensemble du groupe RATP.

2.2. La maîtrise de l'activité

L'efficacité du dispositif de contrôle interne repose sur l'implication de tous les acteurs et de 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 et de s'assurer de la qualité du service rendu au voyageur.

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) ;
- audits spécialisés au sein des départements ;
- maîtrise des risques systèmes ;
- contrôles *qualité* au sein des départements.

En 2009, le département RER s'est doté d'un dispositif permanent de contrôle et d'évaluation du niveau de sécurité ferroviaire en créant une mission *inspection et audit*.

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. Ce réseau s'est réuni trois fois en 2009.

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* »⁽⁴⁾ ;

- de missions d'inspection générale en vue de « *renforcer les moyens de pilotage et de contrôle interne de la RATP* »⁽⁵⁾.

Les missions d'audit interne s'inscrivent classiquement dans le cadre d'un programme annuel réalisé à partir de propositions recueillies auprès des membres du comité de direction⁽⁶⁾ 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.

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

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

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 systèmes d'information, 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. 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 19011 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 dangers à partir du traitement des données concernant les réseaux métro et RER, 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, est directement rattaché au président-directeur général. En 2009, les domaines de risques prioritaires ont été définis.

L'organisation retenue pour mettre sous contrôle les risques identifiés se structure autour des principes suivants :

- un management proche du terrain pour positionner les managers opérationnels au cœur du dispositif ;
- des démarches spécifiques pour les risques majeurs transverses aux structures, afin d'en assurer un pilotage efficace, par la mise en place de « *propriétaires des risques transverses* » ;

(4) IG 432 C du 2 septembre 2003, article 2.1.

(5) Note générale 5265 du 19 mai 1999.

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

- des méthodes d'entreprise qui s'imposent à tous pour assurer la cohérence et la rigueur des approches : identification des risques, évaluation, priorisation, élaboration des plans de traitement, mise en place des précurseurs, reporting ;
- la généralisation des programmes de formation sur le management et la maîtrise des risques.

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).

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** résume le rôle des fonctions transversales précitées.

Le tableau figurant en **Annexe 5** illustre l'organisation d'ensemble de la maîtrise des activités.

2.2.2. Des politiques adaptées

Une 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).

Un *observatoire des conditions d'exercices des métiers* a été mis en place en 2008 et a permis d'établir une cartographie des contraintes et d'en suivre leur évolution en fonction des actions de prévention mises en œuvre. La négociation sur le périmètre et les compétences de l'observatoire s'est achevée en avril 2009 et a abouti à un accord majoritaire ; cet accord précise également la composition et le fonctionnement de l'observatoire.

L'observatoire permettra ainsi de renforcer la cohérence et la transversalité de la politique de l'entreprise en matière de prévention des risques professionnels.

Conformément à la loi de financement de la sécurité sociale, un plan d'actions en faveur des salariés âgés a été élaboré en concertation avec les partenaires sociaux dans les domaines suivants :

- recrutement : augmentation de 10 % du taux de recrutement des plus de 50 ans comparativement à 2008 et 3000 personnes sensibilisées à la non-discrimination et à l'égalité des chances ;
- anticipation de l'évolution professionnelle ;
- amélioration des conditions de travail ;
- développement des compétences ;
- transmission des savoirs.

(7) Système d'aide à la gestion des anomalies et des incidents.

(8) Application du système de supervision des trains d'une ligne de métro.

Un protocole d'accord transactionnel a été signé en 2009 avec le syndicat CGT pour traiter le cas de salariés qui estimeraient avoir été discriminés en raison de leur activité syndicale.

Le regroupement des permanences d'exploitation et de maintenance technique

Afin d'atteindre une meilleure réactivité dans la gestion des incidents, une meilleure cohérence de la communication interne et externe, une meilleure organisation transversale de retours d'expérience, de bonnes pratiques et de formations, la nouvelle unité opérationnelle « permanence générale » a été créée le 1^{er} juillet 2009 sur la base du regroupement des trois permanences existantes (permanence générale réseaux pour les réseaux ferroviaires métro, RER et Orly Val Service ; permanence générale bus pour les réseaux bus et tramway ; permanence générale technique).

Les missions de cette nouvelle unité regroupent notamment les missions suivantes :

- point d'entrée unique de la RATP pour la gestion des événements en temps réel (information des voyageurs, de l'entreprise et des pouvoirs publics) ;
- coordination des flux d'informations et des consignes destinés aux centres opérationnels ;
- mobilisation du personnel d'intervention (exploitation, technique) ;
- application des instructions générales (notamment organisation des astreintes), des plans particuliers (canicule, pic de pollution, etc.) et/ou des ordres en temps réel ;
- gestion opérationnelle des chantiers pendant la nuit ;
- conseil et assistance au personnel ;
- supervision des réseaux en termes de production et qualité ;
- représentation de la RATP pour la préparation d'événements particuliers ;
- administration de systèmes d'information (Sagai⁽⁷⁾, Octave⁽⁸⁾, etc.) ;
- définition de procédures et de bonnes pratiques transversales.

Des systèmes d'information adaptés aux objectifs de l'organisation

Le pilotage du système d'information et de ses évolutions est réalisé au travers des comités de pilotage (CPSI), organisés par processus d'entreprise, qui valident les investissements. Les objectifs assignés à ces systèmes et leurs évolutions ultérieures sont déterminés par les maîtrises d'ouvrage. La vision d'ensemble est recueillie dans un schéma directeur sur trois ans glissants.

Les activités des unités de la DSI sont certifiées ISO 9001. Les processus de gestion des incidents et de gestion des changements ont évolué pour prendre en compte les bonnes pratiques du référentiel ITIL (*Information Technology Infrastructure Library*).

La protection des systèmes d'information centraux est assurée via leur hébergement dans deux centres informatiques distincts disposant de l'environnement technique classique pour ce type d'infrastructure (contrôle d'accès, sécurité incendie, alimentation électrique sécurisée, climatisation). Ces systèmes d'information sont protégés, tant au niveau physique que logique, et sont audités périodiquement.

Les informations structurées sont stockées sur une infrastructure de stockage en réseau (architecture SAN). Les informations critiques sont répliquées en permanence sur deux sites différents. Les procédures d'exploitation garantissent des sauvegardes quotidiennes.

La continuité d'exploitation des systèmes d'information critiques (messagerie d'entreprise, site Internet institutionnel, système comptable, système RH, principales applications métiers) est assurée par des architectures sécurisées réparties sur les deux sites de

production. Les plans de secours informatiques mis en place pour ces systèmes sont à minima testés annuellement.

Cette continuité repose également sur des dispositifs humains alternant périodes de permanence et d'astreinte. En 2009, cette organisation a été adaptée pour contribuer au Plan de continuité d'activité de l'entreprise lors d'une situation de crise, notamment en cas de pandémie grippale.

La sécurité des informations non structurées progresse également avec l'offre de service « serveurs bureautiques virtualisés ». Les serveurs bureautiques sont migrés sur des architectures tolérantes aux pannes, hébergées en centres de calculs et bénéficiant d'une administration professionnelle.

Les unités d'ingénierie informatique gèrent l'ensemble de la documentation relative aux analyses, à la programmation et à l'exécution des traitements en s'appuyant sur des procédures et des outils de gestion documentaires.

La communication et la diffusion des informations

« Développer la communication interne et managériale pour accroître le partage des enjeux » afin de permettre aux salariés de la RATP de faire face aux évolutions de l'environnement institutionnel et concurrentiel est l'une des priorités du Plan d'entreprise 2008-2012. Afin de mobiliser les 45 000 salariés et d'aider le management dans ses actions et son travail de pédagogie auprès des équipes, le plan d'actions élaboré de manière participative en 2008 et validé par le comité exécutif en octobre de la même année a été mis en œuvre tout au long de l'année 2009 :

février 2009 : un label de communication interne a été créé, commun à tous les départements ainsi qu'aux filiales (label « Urban »), permettant de renforcer l'appartenance au Groupe ;

avril 2009 : première convention du top management « Urban rencontre » ; cette **première convention annuelle des « top managers » (une cible d'environ 600 personnes constituée de l'encadrement supérieur et des équipes de direction des départements) a permis de commenter les résultats annuels de l'entreprise et de fixer le cap stratégique pour l'année ;**

avril 2009 : parution du premier numéro du nouveau magazine du groupe RATP, « Urban mag », inaugurant la refonte des médias internes du groupe RATP. Ce mensuel de 20 pages, diffusé à 62 000 exemplaires et envoyé au domicile des salariés, **comporte un cahier des départements, un espace pour les filiales et un espace dédié pour la Fondation, ainsi qu'un supplément économique semestriel lors de la publication des comptes du groupe RATP.** Durant l'année, deux suppléments économiques ont permis de commenter pédagogiquement les résultats financiers du Groupe. Avec le dernier numéro de l'année 2009, un supplément « hors série » a permis de délivrer un état des lieux des réalisations des 22 chantiers du Plan d'entreprise, ainsi qu'une rétrospective des faits marquants des activités du groupe RATP ;

juin 2009 : lancement du nouveau portail intranet du groupe RATP « Urban web » et d'un espace dédié aux managers.

- Durant l'année 2009, ont ainsi été mis à la disposition des salariés et des managers une synthèse des nouvelles orientations du président Pierre Mongin, présentées au conseil d'administration du 23 octobre, des repères quant à la gouvernance de l'entreprise ou des argumentaires relatifs à l'amendement à la loi sur l'organisation et la régulation des transports ferroviaires (ORTF) dans le cadre du règlement sur les obligations de service public (OSP) qui est entré en vigueur le 3 décembre.
- Le profilage délivre un accès à des informations complémentaires aux 12 000 encadrants, et des services différenciés selon le niveau

de responsabilités. Au sein de cet intranet managériale, l'espace LAM (espace réservé aux « top managers ») est consolidé et valorisé. L'objectif de cet espace est de donner une longueur d'avance au management, en lui permettant de s'approprier les politiques de l'entreprise, et de l'aider dans son travail de pédagogie et dans ses actions managériales auprès de son équipe. Le site lui est réservé avec des documents pédagogiques conçus pour son information et le déploiement auprès des salariés. À titre d'exemples, des fiches argumentaires, des kits de déploiement ont plus précisément été délivrés sur la réglementation européenne, la politique de développement durable de l'entreprise ou encore sur les comptes de résultats de l'entreprise.

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 § 2.2.1 Une organisation éprouvée*) 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 2008.

2.3.2. Les principales missions d'audit

Inspection générale/audit interne

Audits d'unité opérationnelle (métro, bus), des audits de départements (SEC, M2E, CML, etc.), audits thématiques (processus des achats, enquêtes suite à réclamations voyageurs, service offert aux voyageurs en station, maîtrise d'ouvrage dans le domaine Transport, politique salariale des filiales, etc.), audits de projet informatique, audits de filiales (Promo métro, Comutitres, etc.).

Les marges de progrès identifiées portent notamment sur :

- l'atteinte des objectifs de productivité du Plan d'entreprise ;
- la gestion des marchés et des relations avec les sous-traitants ;
- le management des projets informatiques ;
- le suivi des activités.

Contrôle général de sécurité (maîtrise des risques d'entreprise) :

Le processus de surveillance des ouvrages d'art, le contrôle des mesures préventives mises en place dans le cadre du PPRI (Plan de protection contre le risque inondations), la réglementation relative aux interventions des agents de maintenance de l'entreprise sur les voies du métro, l'utilisation des agrès de sécurité utilisés par les agents de maintenance RATP et par le personnel des entreprises extérieures sur le métro, le RER et le tramway ont fait l'objet d'audits en 2009.

2.3.3. La prise en compte des risques transversaux

Organisation mise en place pour faire face à la grippe A (H1N1)

En mai 2009, une cellule de veille a été constituée pour préparer l'entreprise à l'arrivée possible de la grippe A (H1N1). À cette fin, elle a élaboré un plan de continuité d'activité (PCA) approuvé en août 2009 par le préfet de la zone de défense de Paris. La construction du PCA *Pandémie grippale* a été l'occasion de procéder à de nombreuses créations ou adaptations d'organisation, notamment :

- création et organisation de cellules dédiées à la crise ;

- mise en œuvre de dispositifs de téléconférences sur l'ensemble de la RATP ;
- formalisation des rôles de responsables des 190 sites de la RATP et de leurs correspondants quotidiens ;
- coordination des mesures avec l'ensemble des filiales du groupe RATP.

Renforcement du dispositif de crise

En 2009, une nouvelle instruction générale relative à l'organisation de crise (IG 528) a été mise en vigueur. Elle détermine notamment :

- les modalités de déclenchement de l'organisation de crise ;
- le rôle, la composition et la localisation des différentes cellules et entités concernées, (crise, présidence, PC COM, PC SEC, experts...);
- les missions des *délégués* de crise ;
- les missions du management et des centres opérationnels des unités d'exploitation et de maintenance.

Les exercices communs réalisés en 2009 avec la brigade des sapeurs pompiers de Paris ou d'autres organismes (zone de défense de Paris, SGDN...) permettent de tester régulièrement les organisations de crise et d'en tirer les leçons (coordination par l'unité permanence générale).

Par ailleurs, l'instruction générale relative au plan de communication de crise (IG 465) a été actualisée. Elle détermine les modalités de renforcement de la communication de crise en créant une organisation dédiée : le PC COM (poste de commandement de la communication). Ce dernier est l'outil de pilotage, de coordination et de validation de la communication de crise à la RATP :

- il coordonne et valide toute la communication interne (à l'exception des consignes managériales) et externe de l'entreprise ;
- il élabore les stratégies de communication de crise à partir des orientations de la direction générale ;
- il est l'interlocuteur des cellules de communication de crise extérieures (notamment auprès des autorités).

Assistance aux victimes

Depuis le 1^{er} février 2008, le médiateur a été nommé « *délégué aux victimes* ». L'organisation mise en place pour atteindre les objectifs a été confortée en 2009.

L'accompagnement des victimes est devenu systématique pour chaque accident dont le délégué a connaissance et pour lequel il l'estime nécessaire. Il est bien admis désormais que cet accompagnement est totalement indépendant des circonstances de l'accident et de la responsabilité, présumée ou non, de l'une ou l'autre des parties. Les retours effectués par les familles et les victimes elles-mêmes montrent que l'intervention du délégué sur le plan humanitaire est perçue positivement.

L'organisation en place (cf. *supra* §2.3.3 « *Renforcement du dispositif de crise* ») permet désormais à chaque acteur (permanence générale, management et directions des unités opérationnelles), de s'inscrire dans la boucle d'information remontante et d'être des relais du délégué pour lui permettre de mieux accompagner les victimes ou leurs familles en temps réel. Ainsi devient-il très rare que le délégué n'ait pu contacter la victime ou sa famille à J+1 de l'accident.

Risques liés à l'activité informatique

Face à un environnement porteur de risques (malveillances, pannes...) et 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 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. Une politique spécifique à la billettique, système particulièrement critique, a été approuvée.

La DSI de l'entreprise a mis en place un processus de sensibilisation à la sécurité des systèmes d'information. Cette formation est dispensée à l'ensemble de ses personnels.

L'entreprise a mis en œuvre différentes infrastructures de protection de ses systèmes d'information : passerelle d'accès à Internet (proxy), firewall, antivirus, antispam, annuaires d'authentification, etc.

Une politique de sécurité des mots de passe a également été approuvée. Une stratégie d'authentification unique et centralisée a été définie et mise en œuvre (référentiel unique, *single sign on*, etc.)

L'entreprise intègre systématiquement dans ses marchés des clauses assurant la sécurité de son patrimoine informationnel (notamment accords de confidentialité). Les opérations de développement et de maintenance sont strictement encadrées.

Un processus de gestion des incidents a été formalisé. Chaque incident doit être signalé à la chaîne fonctionnelle dédiée à la sécurité des systèmes d'information.

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.

Un correspondant informatique et liberté (CIL) a été désigné dans l'entreprise. Il est étroitement associé à chaque système d'information mettant en œuvre un traitement de données à caractère personnel. Le registre des déclarations est publié sur l'intranet d'entreprise.

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

3. LES PROCÉDURES INTERNES RELATIVES AU CONTRÔLE COMPTABLE ET FINANCIER

3.1. La conformité aux lois et règlements comptables et financiers

3.1.1. Le respect de la réglementation en vigueur

Le plan comptable de la RATP, adapté aux particularités de son régime de sécurité sociale résultant des dispositions du décret n° 2004-174 du 23 février 2004, a été soumis au Conseil national de la comptabilité qui a prononcé un avis de conformité le 25 janvier 1984, en application de l'arrêté du 27 avril 1982.

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 RATP a l'obligation de désigner des commissaires aux comptes en vertu des dispositions de l'article 30 de la loi n° 84-148 du 1^{er} mars 1984 relative à l'information financière et au contrôle des comptes

dans les établissements publics ayant une activité à caractère industriel et commercial et de celles de l'article 33 du décret n° 85-295 du 1^{er} mars 1985⁽⁹⁾. L'année 2009 a vu l'entrée en vigueur du mandat des commissaires aux comptes à compter du 1^{er} avril et pour une durée de six ans avec les cabinets *PricewaterhouseCoopers* et *Ernst and Young*.

Désormais, les commissaires aux comptes présentent au Comité d'audit de juin leur plan d'audit et à celui de fin d'année un compte rendu annuel.

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. La mise en conformité avec la LME

Dans le respect du cadre de la réduction des délais de paiement imposée par la loi de modernisation de l'économie, le système de gestion prend en compte depuis janvier 2009 la date de la facture et non plus la date de réception de celle-ci. La RATP paie la majorité de ses fournisseurs à soixante jours net.

Pour contenir les délais impartis, la comptabilité d'entreprise a choisi de passer en dématérialisation ses plus gros fournisseurs, c'est-à-dire ceux qui émettent plus de 500 factures par an, dans un premier temps. Non seulement des gains de délais de traitement significatifs sont attendus par ce déploiement, mais aussi des gains de qualité, de fiabilité du processus et d'espace d'archivage.

C'est par le biais de la plateforme d'un des leaders sur le marché de la dématérialisation des factures, répondant aux critères définis par le code général des impôts, que transiteront les factures des fournisseurs. Elles y subiront des tests de validité et pour certaines de l'enrichissement avant d'être transférées dans le module *Oracle* de la comptabilité auxiliaire fournisseurs. Ces factures seront archivées par la plateforme et conservées dix ans. Elles serviront de preuve fiscale et la facture papier ne sera plus émise par le fournisseur.

3.2. La pertinence de l'information financière

La production de l'information

Le calendrier de production de l'information financière, qu'elle soit mensuelle, semestrielle ou annuelle, a été conforté. La RATP utilise le progiciel *Oracle Financials*.

Les résultats mensuels sont disponibles à J+8 ouvrés, tout en garantissant la qualité des travaux d'analyse durant la période dite de « pré arrêté comptable ».

Les résultats mensuels disponibles permettent aux différents départements de l'entreprise d'effectuer des suivis réguliers de leur niveau d'activité et de leur consommation budgétaire et à la direction financière d'effectuer toutes sortes d'analyses et d'agrégations.

Afin de garantir les délais de clôture, un pré arrêté comptable est réalisé à fin mai pour les comptes semestriels et à fin octobre pour les comptes annuels. Il fait l'objet de contrôles des commissaires aux comptes.

Un système d'information en cours d'évolution (changement de version ORACLE application)

Les contrôles effectués à différents niveaux sur les comptes sont notamment rendus possibles par l'existence et l'amélioration permanente d'outils de requêtes performants disponibles sur la majorité des systèmes d'information comptable.

En 2009, le département CGF a travaillé sur les axes d'amélioration suivants :

- mise en place d'un module permettant de centraliser une grande partie des flux nécessaires à la déclaration de TVA et d'assister les utilisateurs pour le choix des codes TVA ;
- harmonisation des requêtes utilisées pour la réalisation des contrôles des comptes pour optimiser les temps de réponse.

La diffusion de l'information

Depuis fin 2009, le site intranet de la direction financière met à disposition de tous différentes notes concernant la performance exploitation, la performance investissement, les frais de personnel, les clients, les fournisseurs ainsi que les immobilisations. Ces documents sont à la fois une référence sur les bonnes pratiques à mettre en œuvre et à la fois une présentation pédagogique du domaine *performance économique*.

3.3. Le contrôle au niveau de l'EPIC

Le contrôle des dépenses effectuées par les opérationnels sur des comptes bancaires décentralisés

La procédure d'attribution de comptes bancaires est sous contrôle dans la mesure où celle-ci est décidée par la trésorerie d'entreprise.

Au cours de l'année 2009, l'effort a porté sur la mise en responsabilité des détenteurs de sous comptes bancaires décentralisés. Chacun des responsables de ces comptes bancaires se dote d'un règlement particulier cosigné avec les responsables de la trésorerie et de la comptabilité d'entreprise. Les objectifs du règlement particulier sont de décrire précisément les modalités d'utilisation du compte bancaire en pertinence avec l'activité exercée, de garantir la mise à jour des signataires d'autorisation de dépenses, le circuit de validation des notes de frais et de mettre à jour les plafonds mensuels de dépenses.

Le contrôle des charges de personnel

L'unité *comptabilité d'entreprise* réalise des activités de contrôle du processus « charges de personnel ». Compte tenu de la mise en place du progiciel de paye *HR Access* au 1^{er} janvier 2008 et de la délégation des écritures relatives à l'activité assureur social à l'unité en charge de cette activité également au 1^{er} janvier 2008, l'année 2008 avait été consacrée principalement à l'appropriation des changements organisationnels. L'année 2009 a, pour sa part, été consacrée aux analyses indispensables à la fiabilisation des écritures comptables issues de ces nouvelles organisations. Un tableau de bord a permis de piloter l'ensemble des axes d'études.

Le contrôle des ventes

Au cours de l'année 2009, la RATP a mené un projet de réorganisation de l'activité contrôle des ventes des réseaux bus, métro, RER et autres. L'unité *comptabilité d'entreprise* a été étroitement associée à ce projet en tant que « client » du contrôle des ventes dont l'activité consiste à produire les balances de rapprochement entre les ventes et les encaissements. Ce projet a ainsi permis de réaffirmer les objectifs de qualité et de délais attendus qui contribuent à un suivi comptable performant.

3.4. L'évolution du contrôle des filiales pendant l'exercice

Les filiales font l'objet, de la part de l'EPIC, de procédures de contrôle spécifiques, qui visent à maîtriser les risques inhérents au

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

développement. Le contrôle exercé par la RATP est complété par un contrôle de gestion exercé par la filiale RATP Développement sur ses propres filiales et participations.

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 de la mer et des transports).

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

Les contrôles a posteriori

Ils prennent la forme :

- d'un *reporting* financier mensuel, sur la base notamment d'informations comptables unifiées remontées à travers le progiciel *Magnitude* 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.

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 Développement, 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 outre, le comité d'audit a instauré, une procédure de *reporting* des risques principaux des filiales, sous la forme d'un tableau commenté d'indicateurs de risques.

Fin 2009, un budget consolidé du groupe RATP a été 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 Développement.

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
Représentants de l'État		
MM. Canepa Daniel	Préfet de la région Île-de-France et préfet de Paris	non
Duret Emmanuel	Président de section à la 1 ^{re} 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
Lamotte Henri	Chef du service des politiques publiques à la direction générale du Trésor	non
Machureau Laurent	Sous-directeur à la direction du Budget	oui
Martinand Claude	Vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable	non
Mongin Pierre	Président-directeur général de la RATP	oui
Élus des communes ou groupements de communes concernés par l'activité de l'entreprise		
M. Carrez Gilles	Député maire du Perreux-sur-Marne	non
Mme Debré Isabelle	Sénateur des Hauts-de-Seine et premier adjoint au maire de Vanves	non
Personnalités issues des milieux socio-économiques		
M. Bugat Alain	Président de la société NUC Advisor	oui
Mme Deruy Danielle	Directeur général d'AEF	oui
M. Samuel-Lajeunesse Denis	Senior Advisor, KCF	oui
Personnalités représentant les clients des transports collectifs		
MM. Bernardelli Stéphane	UNAF (Union nationale des associations familiales)	non
Boutry Yves	FNAUT (Fédération nationale des associations d'usagers des transports)	non
Personnalités choisies pour leurs compétences personnelles dans le domaine des transports		
MM. Leroi Claude	Président de la chambre de commerce et d'industrie de Paris des Hauts-de-Seine	oui
Raulin Patrice	Président de la Société française du tunnel routier du Fréjus et de Lyon-Turin ferroviaire	oui
Représentants élus du personnel		
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 (SAT-GATC-UNSA-BUS)	oui
Richaud Philippe	Liste CGT	oui
Ringuedé Jean-Louis	Liste UNSA (SAT-GATC-UNSA-BUS)	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 2009

I. DÉBATS ET ENJEUX

- Orientations du président-directeur général pour la mandature 2009-2014.
- Contribution de la RATP au plan de relance national : Programme d'investissements modificatif pour l'exercice 2009 – Autorisation d'emprunts, présentation des investissements supplémentaires.
- Point d'avancement des 22 chantiers du Plan d'entreprise.
- 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 2008.
- Projet de rapport d'activité et développement durable 2008.
- Bilan de la politique des achats.
- Point d'étape sur l'avancement du Plan de relance.
- Politique de management par la qualité RATP.
- Évolution de la gouvernance du conseil.
- Projet de modifications du règlement intérieur du conseil d'administration de la RATP.

II. DOSSIERS ÉCONOMIQUES ET STRATÉGIQUES

- Dossiers économiques, sociaux et financiers
 - Suivi du contrat STIF-RATP 2008-2011 (indicateurs et aspects qualitatifs).
 - Présentation des comptes sociaux et consolidés au 31 décembre 2008 du groupe RATP.
 - Présentation des comptes sociaux et consolidés au 30 juin 2009 du groupe RATP.
 - Budget consolidé du groupe RATP pour l'exercice 2010.
 - Budget d'exploitation pour l'exercice 2010.
 - Programme d'investissements pour l'exercice 2010 – Autorisation d'emprunts.
 - Plan de formation 2009.
 - Rapport de gestion du groupe RATP au 31 décembre 2008.
 - Rapport de gestion du groupe RATP au 30 juin 2009.
 - Politique sociale de la RATP en faveur de l'habitat pour 2010.
 - Acquisition par la RATP, dans le cadre d'un contrat de crédit-bail, d'un ensemble immobilier situé 226, boulevard Voltaire à Paris (11^e) destiné à l'implantation des PCC décentralisés des lignes 2, 6 et 9 du métro.
- Dossiers de développement
 - Plan à moyen terme (PMT) 2010-2014 de RATP Développement.
 - Partenariat RATP Développement – Veolia Transport en Asie.
 - Garantie apportée par la RATP dans le cadre du projet d'exploitation de la ligne nord du métro de Dublin.
 - Augmentation de capital de RATP Développement.
 - Garantie apportée par la RATP dans le cadre de son partenariat avec Veolia Transport.
 - Point d'étape sur les relations RATP/Transdev.
 - Projet d'implantation aux États-unis.
 - Garantie apportée par la RATP à la société RATP Trinidad Limited dans le cadre du contrat de conception, construction, exploitation et maintenance d'un système de transport public sur rail à Trinidad et Tobago.
 - Information sur les perspectives 2009 des filiales.
 - Création d'une filiale de services d'aide à la mobilité (IXXI).

III. CONTRAT DE PLAN ÉTAT-RÉGION ET AUTRES OPÉRATIONS

- État d'avancement des opérations du contrat de plan État-Région.

Avant-projets

- Avant-projet administratif du prolongement du tramway T3 à l'est à Porte de la Chapelle.

Schéma de principe

- Réaménagement du pôle RER Châtelet Les Halles.

IV. MARCHÉS

- Prestations de protection sociale complémentaire santé.
- Étude et fourniture d'éléments automoteurs pour la ligne A du RER.
- Tramway – Ligne T1 – Prolongement de la ligne de Saint-Denis à Asnières Gennevilliers.
- Prolongement du tramway T3 de Porte d'Ivry à Porte de la Chapelle – Site de maintenance et de remisage J. Ladoumègue – Lot SMR 01 : travaux de terrassement, de génie civil et de VRD associés aux ouvrages de remisage couvert des tramways.
- Rénovation du matériel type MI79 circulant sur la ligne B du RER.
- Avenant n° 1 au marché MRB 05-0008 (lots 1 et 3) pour la fourniture de 50 à 150 autobus standards de 12 m urbains à moteur diesel EURO 5.
- Études, documentation, fourniture et installation d'escaliers mécaniques compacts.
- Surveillance incendie RER et globale (incendie et gardiennage) des bâtiments tertiaires de la RATP.
- Marché de nettoyage des espaces et des trains de la ligne 14 « Marché NET ».
- Prestations de nettoyage des bâtiments de surface de la RATP (7 lots).

Annexe 3.
ACTIVITÉS RELEVANT DU CONSEIL – ANNÉE 2009

SÉANCES	NOMBRE	ACTIVITÉS	NOMBRE	
Conseil d'administration	10			
20 janvier				
6 février				
13 mars				
15 mai				
26 juin				
23 juillet				
11 septembre				
23 octobre				
4 décembre			Débats	14
17 décembre			Délibérations	54
Commission de la modernisation technique et technologique et du transport*	6	dont : - Marchés > 16M€	10	
		- Avant-projet	1	
		- Schéma de principe	1	
Commission économique et stratégique	8			
Commission de l'innovation et du service aux clients	2			
Comité d'audit	4			
TOTAL DES SÉANCES	30			

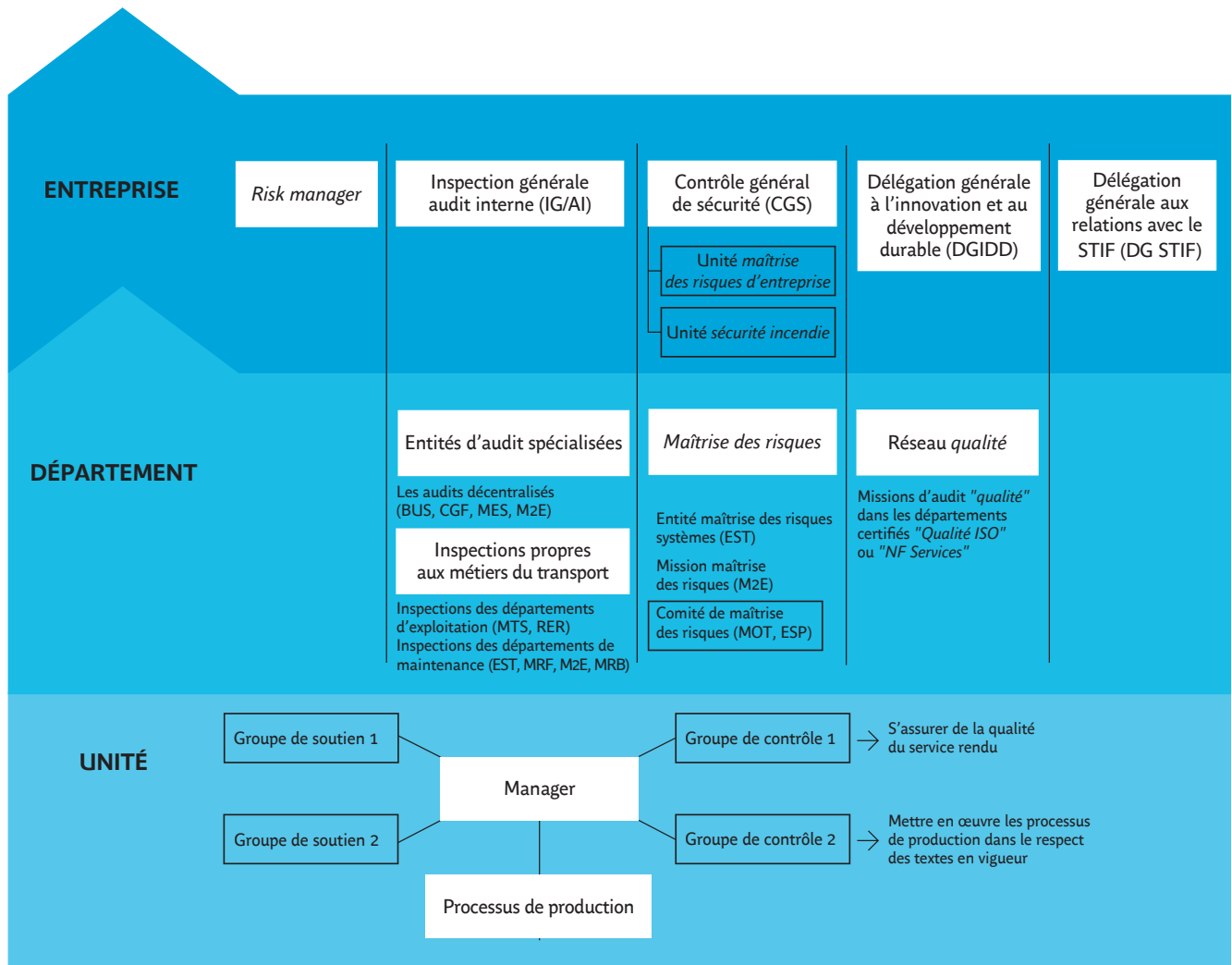
* Anciennement commission du développement et de la modernisation technique et technologique.

Annexe 4.

FONCTIONS TRANSVERSALES RATTACHÉES À LA PRÉSIDENTIE ET CONCOURANT À LA MAÎTRISE DE L'ACTIVITÉ

FONCTIONS	ATTRIBUTIONS	PÉRIMÈTRE D'INTERVENTION
Management des risques	<p>Le manager des risques est chargé de :</p> <ul style="list-style-type: none"> – assurer une approche et une gestion globale des risques, en termes de détection, évaluation, contrôle et suivi des risques ; – 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 ; – établir une cartographie des risques qui devienne un outil de décision et de sensibilisation ; – maintenir un état permanent de vigilance et de veille, en particulier sur les risques et les opportunités impliquant l'environnement spécifique de l'entreprise. 	<p>Le rôle du manager des risques s'exerce à travers :</p> <ul style="list-style-type: none"> – la mise en œuvre, l'organisation et le pilotage d'un dispositif global de management des risques du Groupe ; – la mise en place d'une revue annuelle des risques ; – la diffusion et l'animation transversale du management des risques dans l'entreprise, en liaison avec les départements.
Inspection générale/audit interne (IG/AI)	<p>Étude ou enquête d'inspection générale sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> – la mise en œuvre des stratégies et des politiques d'entreprise ; – l'éclairage des choix en amont des décisions ; – des sujets sensibles et la protection des intérêts économiques. <p>Réalisation d'audits de régularité, d'efficacité, de management, de performance.</p>	<p>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 opérationnels, informationnels ou de pilotage.</p> <p>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.</p>
Contrôle général de sécurité (CGS)	<p>L'unité maîtrise des risques d'entreprise est chargée :</p> <ul style="list-style-type: none"> – d'améliorer le niveau de maîtrise des risques de l'entreprise, en apportant ses conseils sur tous les aspects relatifs aux risques ; – d'effectuer des enquêtes, des audits et des expertises ; – de prendre en charge le pilotage de la sécurité des systèmes d'information de l'entreprise en liaison avec tous les départements. 	<p>Cette unité intervient dans les deux domaines suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> – la sécurité des systèmes d'information ; – l'audit de maîtrise des risques système.
	<p>L'unité sécurité incendie 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"> – améliorer de manière continue le niveau de sécurité de l'entreprise ; – coordonner les actions des services de secours et d'incendie avec celles de l'entreprise ; – contrôler les établissements en exploitation et les projets de construction ; – former le personnel à la sécurité incendie ; – exercer un contrôle réglementaire sur le respect des dispositions et procédures relatives aux gares, stations et bâtiments, via l'Inspection générale à la sécurité incendie. 	<p>L'unité sécurité incendie 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.</p> <p>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 ».</p> <p>Elle est dotée d'une Inspection générale de sécurité incendie qui couvre tous les établissements recevant du public (gares et stations) des réseaux de transports guidés.</p>
Innovation et développement durable (DG IDD)	<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"> – la promotion de la qualité et du développement durable dans l'entreprise ; – la réalisation ou l'organisation d'audits qualité ; – l'assistance méthodologique et technique ; – l'accompagnement des démarches des départements ou des unités. 	<p>La DG IDD intervient principalement auprès :</p> <ul style="list-style-type: none"> – 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 ; – 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.
Délégation générale aux relations avec le STIF (DGS)	<p>La DGS est chargée de :</p> <ul style="list-style-type: none"> – négocier et gérer le contrat de l'entreprise avec l'autorité organisatrice ; – assurer la coordination et la transversalité en interne et les relations institutionnelles avec le STIF. 	<p>La DGS fonctionne de manière transversale :</p> <ul style="list-style-type: none"> – avec les directeurs de département, les délégués généraux et les contrôleurs de gestion ; – avec les réseaux d'exploitation et les départements fonctionnels (communication, finances, commercial, qualité). <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 2009
Méto transport et services (MTS)	L'Inspection du transport exerce un contrôle a posteriori dans le domaine ferroviaire, y compris la réglementation, via : – des inspections cycliques portant sur des unités opérationnelles ; – des audits de suivi des plans d'action élaborés par ces unités ; – des inspections particulières sur un thème donné.	Incidents ferroviaires	– Inspection et suivi de plans d'actions relativement à quatre lignes de méto.
Méto espaces et services (MES)	Dans le cadre de son rôle de contrôle a posteriori, la mission audit stations effectue des audits transversaux ou propres à une ou plusieurs lignes.	Dysfonctionnement des équipements en station Détérioration du service rendu aux voyageurs	– Audit de suivi des enquêtes effectuées suite aux réclamations des voyageurs. – Audit sur la sélection, le recrutement et la formation des animateurs agents mobiles.
Réseau express régional (RER)	La mission inspection et audit 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.	Incidents ferroviaires Dysfonctionnement des équipements en gares Détérioration du service rendu au voyageur	– Chantiers et transports de nuit sur les lignes A et B.
Transport routier (BUS)	La mission audit interne effectue des enquêtes dans tous les domaines de l'activité du département et assure le suivi des décisions prises après chaque audit.	Accidents de circulation Détérioration du service rendu aux voyageurs	– Audit sur l'exploitation du réseau Noctilien. – Suivi de l'audit sur la mesure de la production kilométrique réalisé sur le réseau bus.
Équipements des systèmes de transport (EST)	Dans le cadre de ses missions d'audit et d'inspection, le contrôle technique et administratif vérifie l'application des politiques et le respect des référentiels (référentiel spécifié et référentiel de maintenance).	Sécurité ferroviaire Dysfonctionnements des systèmes d'information liés au transport	– Inspection sur les configurations des circuits de voies et leur maintenance. – Inspection sur l'éclairage sécurité en tunnel RER. – Inspection sur les tâches de maintenance préventive et de contrôle sécurité de la voie. – Audits des systèmes d'information des installations stratégiques (postes de commande centralisés).
Maintenance des équipements et systèmes des espaces (M2E)	La mission d'audit interne réalise : – des inspections en centre afin de vérifier la connaissance et la mise en œuvre effective des référentiels pour l'ensemble des équipements ; – des inspections sur équipement pour vérifier l'état des installations.	Dysfonctionnement des équipements (prévention des risques professionnels) Non-respect des normes de sécurité	– Audit sur les inventaires de magasin (état physique des stocks).
Maintenance du matériel roulant ferroviaire (MRF)	La mission inspection 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 (méto, RER et tramway)	– Inspections dans les ateliers de maintenance et les centres de dépannage des trains.
Maintenance du matériel roulant bus (MRB)	La mission inspection 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. – Audit sur l'information voyageurs dans les bus.

DOMAINE D'ACTIVITÉS (DÉPARTEMENT)	STRUCTURES MÉTIERS ET MISSIONS	RISQUES	ACTIONS MAJEURES EN 2009
Contrôle de gestion et finance (CGF)	La mission d'audit effectue des audits de certains processus comptables afin d'en garantir la fiabilité. Il 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"> - Deux audits de fonctionnement des sous-comptes bancaires décentralisés. - Deux audits menés en partenariat avec l'IG/AI (délégations financières, évaluation du contrôle interne des cartes CPS).
Achats et logistiques (HAL)	Des contrôles de dossiers d'achat sont réalisés dans le but de maîtriser l'activité « achat ». En 2009 il été décidé de faire évoluer ces contrôles vers des audits transversaux sur des thèmes ciblés en partenariat avec l'IG/AI.	Non-respects des règles et principes d'achat	<ul style="list-style-type: none"> - Audit sur les processus d'achats en partenariat avec l'IG/AI.

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, rédigés et mis à jour dans le système documentaire qualifié de l'unité *comptabilité d'entreprise* du département *contrôle de gestion et finances*.

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

2.3. Une logique d'arrêté mensuel

Tous les mois, il est procédé à un arrêté partiel 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.

2.4. Des opérations de révision comptable, de contractualisation et de justification des comptes de bilan

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...) est en cours.

3- Justification des comptes de bilan : les comptes de bilan sont placés sous la responsabilité d'un ou plusieurs bureaux de l'unité et font l'objet de procédures d'analyse et de justification selon une fréquence au moins semestrielle.

3. LA PRODUCTION DES COMPTES CONSOLIDÉS DU GROUPE RATP

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

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

La 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 intragroupe). 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 2009.

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.

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 :

Les normes d'exercice professionnel 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'observations à formuler sur les informations concernant les procédures de contrôle interne et de gestion des risques de la RATP, 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, le 26 mars 2010

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

Paul Onillon
Associé

Ernst & Young et Autres

Christine Vitrac
Associée

Jean-Marc Montserrat
Associé

Comptes consolidés

Rapport des commissaires aux comptes **page 29 /**

Compte de résultat consolidé au 31 décembre 2009 **page 30 /**

Bilan consolidé au 31 décembre 2009 **page 31 /**

Tableau des flux de trésorerie consolidés au 31 décembre 2009 **page 33 /**

Tableau de variation des capitaux propres **page 34 /**

Annexes aux comptes consolidés du Groupe **page 35 /**

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2009

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 2009, 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 le paragraphe suivant ; 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 relative à l'évolution du cadre réglementaire de la RATP et la note 3.5 « Immobilisations corporelles », la loi ORTF publiée le 9 décembre 2009 a :

- attribué à la RATP la qualité de gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France, dans la limite des compétences reconnues à Réseau ferré de France ;
- limité dans le temps l'exploitation des lignes existantes créées avant le 3 décembre 2009.

Pour chacune de ces deux missions, elle a précisé que la rétribution versée par le STIF devrait assurer une rémunération appropriée des capitaux engagés. Des décrets en Conseil d'État devront préciser les modalités d'application du dispositif prévu par la loi.

Dans l'attente de ces décrets d'application et de l'adaptation du cadre contractuel existant entre le STIF et la RATP, la RATP n'a pas été 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 consolidés 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 celle ayant conduit à la réserve mentionnée ci-dessus :

Terminaison de dix contrats de leasehold

La note 1 de l'annexe « Événements et transactions significatifs survenus en 2009 » et la note 11 « Impact des fermetures anticipées des contrats de leasehold » rendent compte des opérations de dénouement par anticipation sur l'exercice 2009 de dix contrats de leasehold conclus avec des investisseurs étrangers. Elles indiquent que ces opérations ont généré un produit supplémentaire de 70 millions d'euros enregistré en produits financiers et précisent la nature et le montant des engagements financiers pris par la RATP à l'occasion de ces opérations.

Nous avons examiné ces opérations et leur traduction comptable et nous nous sommes assurés que les notes 1 et 11 de l'annexe donnent une information appropriée.

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 desdites 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 3.16, 23 et 30 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, le 26 mars 2010

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit
Paul Onillon
Associé

Ernst & Young et Autres
Christine Vitrac
Associée

Ernst & Young et Autres
Jean-Marc Montserrat
Associé

Les états financiers sont présentés en milliers d'euros

Compte de résultat consolidé

au 31 décembre 2009

	NOTES	31/12/2009	31/12/2008
Chiffre d'affaires	Note 5	4 432 677	4 317 215
Autres produits des activités ordinaires		53 967	72 366
Produits des activités ordinaires		4 486 644	4 389 581
Achats consommés		-232 602	-237 775
Autres achats et charges externes		-660 634	-619 894
Impôts, taxes et versements assimilés		-237 312	-225 329
Charges de personnel	Note 6	-2 464 348	-2 371 572
Dotations aux amortissements		-527 352	-513 900
Dotations et reprises aux provisions		-2 005	-47 159
Autres charges d'exploitation	Note 7	-20 635	-24 032
Résultat opérationnel courant		341 755	349 920
Autres produits opérationnels		10 108	9 536
Autres charges opérationnelles	Note 8	-27 127	-6 519
Résultat opérationnel		324 736	352 937
Produits financiers	Note 9	80 425	59 006
Charges financières	Note 9	-220 466	-265 432
Résultat avant impôts		184 695	146 511
Quote-part dans le résultat des entreprises associées	Note 16	8 240	2 444
Impôts sur le résultat	Note 10	-6 179	-5 927
RÉSULTAT NET DE L'ENSEMBLE CONSOLIDÉ		186 756	143 028
DONT RÉSULTAT NET – PART DU GROUPE		182 810	141 347
dont résultat net – Part des minoritaires		3 946	1 681

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

	31/12/2009	31/12/2008
Résultat net de la période	186 756	143 028
Écarts actuariels nets d'impôts	-1 043	-22 742
Juste valeur des titres AFS	-456	
Couverture de flux de trésorerie nette d'impôts	-3 991	-45 740
Écarts de conversion nets d'impôts	-1 911	-964
Quote-part autres éléments du résultat global des mises en équivalence nette impôts	2 663	-13 604
Résultat global total	182 018	59 978
dont		
Part du groupe	177 965	58 608
Part des minoritaires	4 053	1 370

Bilan consolidé

au 31 décembre 2009

ACTIF	NOTE	31/12/2009	31/12/2008
Goodwill	Note 12	61 912	50 978
Immobilisations incorporelles	Note 13	248 856	241 713
Immobilisations corporelles	Note 14	7 883 687	7 444 723
Participations dans les entreprises associées	Note 16	40 059	144 287
Actifs financiers disponibles à la vente	Note 18	8 417	13 402
Instruments financiers dérivés	Note 28	77 020	62 144
Autres actifs financiers	Note 19	500 481	84 599
Impôts différés actifs	Note 10	2 076	3 009
ACTIF NON-COURANT		8 822 508	8 044 855
Stocks et en-cours	Note 20	160 614	145 397
Clients et autres débiteurs	Note 21	533 191	530 037
Créances d'impôt sur le résultat		1 965	759
Instruments financiers dérivés	Note 28	13 263	10 015
Autres actifs financiers courants	Note 19	6 340	8 309
Trésorerie et équivalents de trésorerie	Note 22	581 627	294 451
Actifs destinés à être vendus	Note 16	144 308	
ACTIF COURANT		1 441 308	988 968
TOTAL DE L'ACTIF		10 263 816	9 033 825

PASSIF ET CAPITAUX PROPRES	NOTE	31/12/2009	31/12/2008
Dotation en capital		283 367	283 367
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition		250 700	250 701
Réserves		1 533 126	1 396 476
Résultat de l'exercice		182 810	141 347
CAPITAUX PROPRES – PART DU GROUPE		2 250 003	2 071 891
Intérêts minoritaires		23 572	16 979
CAPITAUX PROPRES		2 273 575	2 088 870
Provisions pour avantages aux salariés	Note 23	490 097	495 387
Autres provisions	Note 24	139 849	134 393
Dettes financières	Note 25	4 535 813	3 852 250
Instruments financiers dérivés	Note 28	6 016	35 894
Impôts différés passif	Note 10	7 284	7 067
Autres créditeurs		26 893	71 209
PASSIF NON COURANT		5 205 952	4 596 200
Autres provisions	Note 24	73 093	72 004
Dettes financières – Courant	Note 25	1 467 206	1 115 349
Instruments financiers dérivés	Note 28	15 320	15 448
Fournisseurs et autres créditeurs	Note 26	1 226 499	1 144 730
Dettes d'impôt sur le résultat		2 171	1 224
PASSIF COURANT		2 784 289	2 348 755
TOTAL DU PASSIF ET DES CAPITAUX PROPRES		10 263 816	9 033 825

Tableau des flux de trésorerie consolidés

au 31 décembre 2009

	31/12/2009	31/12/2008
RÉSULTAT NET TOTAL CONSOLIDÉ	186 756	143 028
Élimination du résultat des mises en équivalence	-8 240	-2 444
Élimination des amortissements et provisions	533 519	560 684
Élimination des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)	-4 544	-82 641
Élimination des résultats de cession et des pertes et profits de dilution	18 245	-2 283
Élimination des produits de dividendes	-4	-78
Élimination impact actualisation	-7 071	79 321
Élimination impact fermeture contrat de Lease	-45 012	
CAPACITÉ D'AUTOFINANCEMENT APRÈS COÛT DE L'ENDETTEMENT ET IMPÔTS	673 648	695 586
Élimination de la charge (produit) d'impôt	6 178	5 928
Incidence de la variation du BFR	-28 906	-117 620
Impôts payés	-5 127	-7 117
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS À L'ACTIVITÉ	645 791	576 780
Incidence des variations de périmètre	-37 705	409
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-1 225 228	-1 028 690
Acquisition d'actifs financiers	-261	
Variation des prêts et avances consentis	-6 357	
Variation du BFR sur investissements	110 230	73 986
Subventions d'investissement reçues	249 670	196 732
Subventions d'investissement à recevoir	-24 678	-19 063
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	5 495	2 086
Cession d'actifs financiers	1 828	9
Dividendes reçus	1 180	
Autres flux liés aux opérations d'investissement	284	640
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT	- 925 543	- 773 891
Émission d'emprunts	789 918	936 651
Émission de billets de trésorerie	655 102	329 936
Remboursement d'emprunts	-493 085	-814 079
Remboursement de billets de trésorerie	-329 936	-400 318
Variation des intérêts courus non échus	12 988	12 782
Dividendes payés aux actionnaires du groupe		3 902
Dividendes payés aux minoritaires	-521	-1 269
Autres flux liés aux opérations de financement	-45 020	200
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT	589 446	67 805
Incidence de la variation des taux de change	347	115
Incidence des changements de principes comptables		-41
VARIATION DE LA TRÉSORERIE	310 042	- 129 233
Trésorerie d'ouverture	205 566	334 799
Trésorerie de clôture	515 608	205 566
VARIATION DE LA TRÉSORERIE	310 042	- 129 233

Tableau de variation des capitaux propres

au 31 décembre 2009

(en milliers d'euros)	CAPITAL	CONTRE-VALEUR DES IMMOBILISATIONS MISE À DISPOSITION	ÉCARTS DE CONVERSION	ÉCARTS ACTUARIELS	JUSTE DE VALEUR	COUVERTURE DE FLUX DE TRÉSORERIE	AUTRES RÉSERVES	RÉSULTAT NET DE L'EXERCICE	CAPITAUX PROPRES PART DU GROUPE	INTÉRÊTS MINORITAIRES	TOTAL CAPITAUX PROPRES
Capitaux propres au 1^{er} janvier 2008	283 367	250 701	-1 955	29 316	475	19 260	1 321 060	112 143	2 014 366	15 503	2 029 865
Affectation du résultat							112 143	-112 143	0	0	0
Résultat net de l'exercice								141 347	141 347	1 681	143 028
Autres éléments du résultat global			-5 117	-23 860	-228	-53 534			-82 739	-311	-83 050
Résultat global total									58 608	1 370	59 978
Part des tiers dans les augmentations de capital des filiales et variations de périmètre									0	921	921
Part des tiers dans les distributions de dividendes des filiales									0	-1 273	-1 273
Autres variations							-1 085		-1 084	458	-626
Capitaux propres au 31 décembre 2008	283 367	250 701	-7 072	5 456	247	-34 274	1 432 118	141 347	2 071 890	16 980	2 088 866

Capitaux propres au 1^{er} janvier 2009	283 367	250 701	-7 072	5 456	247	-34 274	1 432 118	141 347	2 071 890	16 980	2 088 866
Affectation du résultat							141 347	-141 347	0	0	0
Résultat net de l'exercice								182 810	182 810	3 946	186 756
Autres éléments du résultat global			-2 284	-2 845	-1 118	1 402			-4 845	107	-4 738
Résultat global total									177 965	4 053	182 018
Part des tiers dans les augmentations de capital des filiales et variations de périmètre									0	5 139	5 139
Part des tiers dans les distributions de dividendes des filiales									0	-506	-506
Autres variations							149		149	-3 776	-3 627
Capitaux propres au 31 décembre 2009	283 367	250 701	-9 356	2 611	-871	-32 872	1 573 614	182 810	2 250 003	23 572	2 273 575

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 transports 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 2009 ont été arrêtés par le Conseil d'administration du 26 mars 2010.

1. ÉVÉNEMENTS ET TRANSACTIONS SIGNIFICATIFS SURVENUS EN 2009

Évolution du cadre réglementaire

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, la 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 :

- modifie le régime de propriété des biens historiquement mis à disposition ou créés par la RATP à compter du 1^{er} janvier 2010 ;
- 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^{er} janvier 2010 ;

- 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 à tous les opérateurs d'Île-de-France 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.

Dans l'attente des décrets d'application prévus par la loi ORTF et de l'adaptation du cadre contractuel de la RATP, devant notamment préciser la rémunération de la RATP au titre de ses missions de gestionnaire d'infrastructure et d'exploitant de lignes ainsi que les conditions de remise au STIF des biens à l'échéance des droits d'exploitation, les comptes arrêtés au 31 décembre 2009 ne prennent pas en compte les dispositions de la loi ORTF induisant notamment la limitation dans le temps des droits de lignes de transport urbain confiés à la RATP.

Dans ce contexte, la RATP a maintenu dans ses comptes les modalités d'amortissement et d'évaluation des actifs immobilisés appliqués antérieurement et n'a pas été en mesure de déterminer les flux futurs de trésorerie liés à ces actifs.

Les conséquences comptables et financières de ces nouvelles dispositions législatives sont en cours d'analyse.

Fermeture anticipée des contrats de leasehold

En 2009, 10 contrats de leasehold ont été dénoués par anticipation. Ces opérations ont généré un résultat supplémentaire de 70 M€ correspondant d'une part, à la net present value restant à étaler sur ces contrats (45 M€), et, d'autre part, à un gain supplémentaire net de frais généré et encaissé lors de la négociation de la clôture de ces contrats (25 M€).

Lors de ces clôtures anticipées, les banques ou assureurs ont souhaité conserver une partie des dépôts. Par conséquent, le coût de la levée d'option vis-à-vis de l'investisseur américain a dû être financé par des emprunts. Afin de négocier au mieux les conditions d'emprunts, la RATP a mis en place des opérations de cash collatéral auprès des banques prêteuses qu'elle a financées par l'émission de billets de trésorerie. L'impact de ces financements est nul sur l'endettement. (cf. note 11).

Développement groupe RATP

Mise en œuvre d'un partenariat opérationnel avec Veolia sur le marché asiatique

Veolia Transport et RATP Développement ont créé une société commune « VT RATP Asia » détenue à 50/50, destinée à développer leurs activités asiatiques en Chine, Corée du Sud et Inde.

Acquisition de deux sociétés aux États-Unis

RATP Développement a acquis le contrôle de deux sociétés de transport routier de voyageurs Mac Donald Transit Associates et Fullington Bus Company en septembre et novembre 2009.

Développement en Italie

Dans le cadre d'une offre présentée par des partenaires italiens, RATP Développement est devenue actionnaire de 49 % de la société ATCM, l'exploitant Bus de la province de Modène qui exploite 402 bus et trolleybus sur 47 communes.

Participation dans Transdev

Dans le cadre du rapprochement entre Transdev et Veolia Transport, la RATP cédera sa part de 25,6 % de Transdev, en échange d'actifs français et internationaux appartenant actuellement à Transdev et à Veolia Transport. Cette opération devra être soumise à l'accord des autorités de la concurrence avant d'être opérationnelle.

Ces entrées et variations de périmètre n'ont pas d'impact significatif sur les états financiers au 31 décembre 2009.

Nouvelles émissions obligataires

La RATP a émis l'équivalent de 698 M€ sur l'année 2009 soit :

- 150 MCHF en juillet (98 M€ à échéance juin 2019) avec un taux coupon de 2,929 % ;
- 600 M€ en septembre (échéance juin 2021) avec un taux coupon de 4 %.

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 2009 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.

2.2. Présentation des normes

2.2.1. Normes/amendements et interprétations applicables pour la première fois en 2009

Les principes comptables retenus sont identiques à ceux utilisés pour la préparation des comptes consolidés pour l'exercice clos le 31 décembre 2008, à l'exception de l'application des nouvelles normes, amendements de normes et interprétations adoptés par l'Union Européenne et applicables pour la première fois sur l'exercice 2009 ; il s'agit de :

- IAS 23 révisée, « Coût d'emprunt », cette nouvelle norme supprime une option (consistant à comptabiliser en charge les coûts d'emprunt) et oblige les entreprises à comptabiliser à l'actif le coût des emprunts directement attribuable à l'acquisition, la construction ou la production d'un actif qualifié. L'application aux coûts d'emprunt portant sur des actifs éligibles pour lesquels la date d'incorporation des coûts débute à partir du 1^{er} janvier 2009 n'a pas d'impact significatif ;
- IFRS 8, « Secteurs opérationnels » selon laquelle l'information sectorielle doit être alignée sur les données utilisées par la direction. Le

groupe RATP opère dans trois secteurs : Transports, Valorisation des espaces et Ingénierie. Ces deux derniers secteurs ne sont pas significatifs par rapport aux seuils de présentation fixés par la norme. Le secteur Transport n'est pas et ne peut pas être décomposé par mode de transport (métro, RER, bus, tramway) compte tenu des conditions actuelles du contrat de service entre le STIF et la RATP qui ne définit pas une performance (recettes, marge) par mode de transport, ce qui ne permet pas aux principaux décideurs opérationnels de suivre l'activité par mode de transport à l'aide d'un reporting interne.

- L'application de la norme IFRS 8 ne modifie pas les secteurs présentés ;
- IAS 1 révisée « Présentation des états financiers », qui interdit la présentation des éléments de produits et charges dans le tableau de variation des capitaux propres requérant qu'ils soient présentés distinctement des transactions avec les actionnaires, dans un état de performance. Cet état de performance est présenté, au choix de l'entreprise, sous forme soit d'un état unique (état du résultat global), soit de deux états (compte de résultat et état du résultat global). Le groupe RATP a choisi la présentation en deux états ;
- Amendements IFRS 7 « Instruments financiers – Informations à fournir », qui améliorent les informations sur l'évaluation à la juste valeur et le risque de liquidité. Est notamment requise une information sur les trois niveaux de juste valeur selon que l'instrument est coté sur un marché actif (niveau 1), qu'il est évalué sur la base de données de marché observables (niveau 2) ou de données non observables (niveau 3). Est également requise une analyse de maturité plus fine en distinguant l'information relative aux instruments dérivés de celle relative aux autres instruments –
- Amendement à IFRS 1 et IAS 27 « Coût d'une participation dans une filiale, une entité contrôlée conjointement ou une entité associée » ; ces amendements sont relatifs au coût d'une participation dans une filiale, une entité contrôlée conjointement ou une entité associée.

L'application de ces nouvelles dispositions n'a pas eu d'impact significatif sur le résultat de la période et la situation nette.

Néanmoins la révision de la norme IAS 1 et l'amendement IFRS 7 ont eu des conséquences en matière de présentation des états financiers consolidés avec :

- la communication du nouvel état du résultat net et des gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres (IAS 1) ;
- la présentation enrichie en annexe des instruments comptabilisés à la juste valeur.

Par ailleurs, les normes suivantes entrées en vigueur en 2009 ne s'appliquent pas à la RATP :

- IFRIC 11, « Plans d'options auprès d'un groupe » ; cette interprétation est relative au traitement des actions propres et des transactions intragroupe dans le cadre de la norme IFRS 2 portant sur le paiement fondé sur des actions ;
- IFRIC 13, « Programmes de fidélisation des clients », cette interprétation préconise d'affecter une partie de la vente initiale aux avantages accordés aux clients, et non de constater la totalité en ventes avec une provision relative à ces avantages ;
- IFRIC 14, « Plafonnement de l'actif au titre des régimes à prestations définies, exigences de financement et leur interaction » ;
- Amendements à l'IFRIC 9 et IAS 39, « Réexamen de dérivés incorporés » ; ces amendements sont relatifs aux dérivés incorporés et à leur réexamen lors de reclassements ;
- Amendements IAS 39, « Instruments financiers : comptabilisation et évaluation » ; « Reclassement des actifs financiers » ;
- Amendement à l'IFRS 2, « Conditions d'acquisition des droits et annulations » ; cet amendement est relatif au paiement fondé sur des actions et portant sur les conditions d'acquisition des droits et les annulations de transactions ;
- Amendement à IAS 32 et IAS 1, « Instruments financiers remboursables au gré du porteur ou en cas de liquidation ».

2.2.2. Normes/amendements et interprétations d'application non obligatoire en 2009

S'agissant des normes, amendements, et interprétations d'application non obligatoire en 2009, le Groupe a décidé de ne pas les appliquer par anticipation :

- IFRS 3 révisée « Regroupements d'entreprises » et IAS 27 révisée « États financiers consolidés » (effective pour les prises de contrôle intervenant à compter du 1^{er} janvier 2010). Ces normes apportent des précisions et des modifications quant au traitement comptable des prises de contrôle de filiales, préconisant comme seule méthode possible l'approche de l'entité économique, une des deux méthodes possibles selon IFRS 3 actuelle. L'application étant prospective, il n'y a pas d'impact attendu sur les comptes consolidés publiés ;
- IFRIC 12 « Concessions de services ». Ce texte précise la mise en œuvre du modèle de l'actif financier ou modèle de l'actif incorporel pour le traitement comptable des contrats de concessions de services. Cette interprétation est applicable à compter du 1^{er} janvier 2010 pour la RATP. Son impact est en cours d'évaluation ;
- Amendements IAS 39 « Éléments éligibles à la couverture » ; cet amendement relatif aux éléments éligibles à la couverture sera d'application obligatoire à compter de l'exercice 2010 ;
- Amendement IAS 32, « Classement des émissions de droits » ;
- IFRS 1 révisée « révision de la structure de la norme IFRS 1 » ;
- IFRIC 15, « Accords de construction immobilière ». Cette interprétation est relative aux contrats de construction de biens immobiliers traités dans la norme IAS 11, contrats de construction et IAS 18, produits des activités ordinaires. Cette interprétation s'appliquera pour la première fois au 1^{er} janvier 2010 ;
- IFRIC 16 « Couvertures d'un investissement net dans une activité à l'étranger ». Cette interprétation précise, notamment, que la couverture d'un investissement net relative aux écarts de change dans la monnaie fonctionnelle (non dans la monnaie de présentation), ainsi que les instruments de couverture, peuvent être détenus dans n'importe quelle entité d'un groupe ;
- IFRIC 17, « Distribution d'actifs non monétaires aux actionnaires » ;
- IFRIC 18, « Transfert d'actifs de la part de clients ».

Le processus de détermination des impacts potentiels de ces normes sur les comptes consolidés du Groupe est en cours. Hormis l'impact d'IFRIC 12 qui doit être analysé dans le contexte de l'évolution du cadre réglementaire et contractuel de la RATP (cf. note 1), le Groupe n'anticipe pas, à ce stade de l'analyse, d'impact significatif sur les comptes consolidés.

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 2009 pourraient être sensiblement modifiées.

Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

- la dépréciation des actifs, essentiellement les immobilisations corporelles (note 3.5), les stocks (note 3.10) et les goodwill (note 3.3) ;
- les provisions pour risques, principalement la provision pour démantèlement (note 24), et les éléments relatifs aux avantages du personnel (note 23) ;
- l'évaluation à la juste valeur des instruments financiers (note 25.4) ;
- l'évaluation des risques de contrepartie des dépôts dans le cadre des contrats de leasehold (note 15) ;

- la reconnaissance des impôts différés actifs (note 10).

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.

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 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 leurs politiques 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 intérêts minoritaires 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 ne puisse être qualifiée de contrôle. En particulier, 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.

Au final, il ressort que Logis Transports constitue une entité qui ne répond pas aux critères de consolidation tels que définis par la norme IAS 27. 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 acquisitions de filiales sont constatées selon la méthode de l'acquisition. Le coût d'une acquisition est composé de la juste valeur des actifs remis, des passifs encourus à la date de l'acquisition, auxquels s'ajoutent les frais directement attribuables à l'acquisition. L'excédent du coût d'acquisition sur les intérêts du Groupe dans la juste valeur des actifs, des passifs et des passifs éventuels enregistrés constitue le goodwill (note 12). À l'inverse, si la juste valeur de la quote-part des actifs et passifs acquis dépasse le coût d'acquisition, cet excédent est immédiatement enregistré au compte de résultat.

Les intérêts des actionnaires minoritaires sont présentés au bilan dans une catégorie distincte des capitaux propres. Le montant de leur quote-part dans le résultat net consolidé est présenté séparément dans le compte de résultat.

L'ensemble des soldes et transactions intragroupe, y compris les profits, pertes et dividendes, est éliminé en consolidation.

3.1.3. Engagements d'achat d'intérêts minoritaires

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

En l'absence de précisions dans les textes IFRS, 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 une réduction des intérêts minoritaires, 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.

Les puts à prix variable sont évalués sur la base d'estimation de la juste valeur à la date de clôture ou de l'application des modalités contractuelles du prix d'exercice sur la base des derniers éléments connus.

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 capitaux propres 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 capitaux propres 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 ou des couvertures de flux de trésorerie.

3.3. Écarts d'acquisition

Les écarts d'acquisition représentent la différence entre le coût du regroupement d'entreprise et la part d'intérêt du Groupe dans la juste valeur des actifs, passifs et passifs éventuels identifiables de l'entité acquise à la date de prise de contrôle. Ils peuvent être corrigés rétrospectivement suite à des ajustements apportés à la juste valeur des actifs et passifs acquis dans les douze mois qui suivent l'acquisition.

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 cession 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 trois à dix ans.

3.5. Immobilisations corporelles

3.5.1. Jusqu'au 31 décembre 2009

Les immobilisations corporelles du Groupe 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 afférent 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 (note 3.15 : contre-valeur des immobilisations). 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 (sauf compte de emploi 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 également 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 la 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 du Groupe. La RATP n'en a pas, cependant la libre disposition. Ces biens appartiennent au domaine public des transports.

3.5.2. À compter du 1er janvier 2010

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 1er 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 1er 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 1er janvier 2010 à titre gratuit. Le STIF entrera en possession de ces biens à l'expiration des contrats d'exploitation de services. Un décret en Conseil d'État définira les conditions notamment financières de remise de ces biens au STIF à

l'expiration des contrats de sorte qu'il n'en résulte pour la RATP aucune perte de valeur.

Les autres biens affectés à l'exploitation, autres que ceux mentionnés aux deux paragraphes précédents, sont apportés en pleine propriété à la RATP au 1er janvier 2010 ; à l'expiration des contrats de services, le STIF dispose néanmoins d'un droit de reprise de ces biens. Un décret en Conseil d'État devra déterminer les modalités financières de transfert de ces biens au 1er janvier 2010, le délai pendant lequel le STIF peut exercer son droit de reprise et les modalités financières de reprise de ces biens par le STIF.

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 1er janvier 2010, apportés en pleine propriété à la RATP. Ces transferts à la RATP donnent lieu au versement d'une indemnité au STIF. Un décret en Conseil d'État devra fixer les modalités financières de transfert de ces biens.

Les conséquences comptables et financières des nouvelles dispositions législatives, qui induisent notamment la limitation dans le temps des droits d'exploitation des lignes de transports, sont en cours d'analyse.

3.5.3. Traitement comptable

Les immobilisations mises à disposition ou appartenant à la RATP sont 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.

Certains actifs ont bénéficié de subventions d'investissements (notes 3.9 et 14).

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 (note 3.15 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 systèmes d'aide à la conduite des trains	5 à 35 ans
Matériels roulants ferrés	15 à 40 ans
Matériels roulants routiers	4 à 10 ans
Installations et équipements, matériel et outillage	5 à 50 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 15 ans

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

3.6. 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.

Compte tenu de leur interdépendance, l'ensemble des activités de l'« EPIC RATP » constitue une seule UGT.

Les autres UGT sont définies en fonction de l'activité et du lieu d'exercice : bassin parisien, Italie, États-Unis.

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.

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^{er} 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 Événements survenus en 2009), 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.

Dans l'attente des décrets et conventions prévus par la loi ORTF et de l'adaptation du cadre contractuel de la RATP, il n'a pas été réalisé de test de dépréciation au 31 décembre 2009.

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. 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.

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.

Un amortissement selon les mêmes dispositions que celui comptabilisé pour les biens équivalents détenus en pleine propriété et une charge financière sont substitués à la redevance enregistrée dans les comptes annuels.

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 14 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 dont l'échéance est inférieure ou égale à trois mois à l'origine, 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 représenter la juste valeur ;
- des titres d'OPCVM monétaires en euros, 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.

3.14. Réserves spéciales

Contre-valeur des immobilisations mises à disposition

Il s'agit principalement de la valeur résiduelle, figée au 1^{er} janvier 1949 (date de création de la RATP), des actifs mis à disposition de la RATP à cette date et des actifs mis ultérieurement à la disposition de la RATP (ligne B et ligne A tronçon Saint-Germain-en-Laye).

Plus et moins values sur cession d'actifs immobiliers

En application des textes créant et régissant la RATP, les plus-values et moins-values sur cessions d'actifs immobiliers alimentent directement des comptes de réserves, une distinction étant opérée selon qu'il s'agit de biens mis à disposition ou de biens créés par la Régie. Ces réserves procurent, selon des dispositions prises en accord avec les autorités de tutelle, des ressources finançant l'acquisition d'immobilisations nouvelles. (Réserves de emploi, réinvestissement).

Réserve de couverture de flux de trésorerie

Cette réserve contient la variation cumulée de la part efficace de la juste valeur des instruments dérivés relatifs à la couverture des flux futurs de trésorerie (transactions non encore comptabilisées).

Écarts actuariels sur les avantages du personnel postérieurs à l'emploi

En application de l'option IAS 19 révisée, les écarts actuariels sur les avantages postérieurs à l'emploi octroyés aux salariés du Groupe, sont comptabilisés directement en autres éléments du résultat global.

3.15. Provisions

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

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

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

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

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

Les passifs éventuels correspondent à des obligations potentielles résultant d'événements passés dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance d'événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle de l'entreprise ou des obligations probables pour lesquelles la sortie de ressources ne l'est pas. À l'exception de ceux reconnus dans le cadre d'un regroupement d'entreprises, les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Ils font l'objet, le cas échéant, d'une information en annexe.

3.16. Avantages au personnel

3.16.1. Régimes à cotisations définies

La RATP verse à la Caisse de retraite des agents de la RATP des cotisations assises sur les salaires. En vertu du décret de décembre 2005 ces cotisations sont libératoires. Il n'existe donc aucun passif actuariel à ce titre. Les paiements de la RATP sont constatés en charges de la période à laquelle ils sont liés. La charge 2009 s'élève à 254 633 k€.

3.16.2. Régimes à prestations définies concernant les avantages postérieurs à l'emploi

Le passif inscrit au bilan au titre des avantages postérieurs à l'emploi correspond à la valeur actualisée de l'obligation liée aux régimes à prestations définies à la clôture, 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, en prenant en compte un effet de linéarisation lorsque le rythme d'acquisition des droits n'est pas uniforme au cours des périodes de service ultérieures. Il n'y a pas d'actifs de régime.

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 Bloomberg euro composite d'obligations à maturité 10/15 ans des entreprises notées 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.

La charge de retraite est comptabilisée intégralement en résultat opérationnel dans les charges de personnel (note 6).

3.16.3. 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.

3.17. Passifs financiers

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

Dettes financières :

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

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

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

3.18. Impôts différés

Les impôts différés sont comptabilisés selon la méthode du report variable 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 nait 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 34,43 %.

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 sera comptabilisée en résultat opérationnel courant.

3.19. Reconnaissance du revenu

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

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

- 1) Des produits du transport qui comprennent 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 (taxe professionnelle et taxe foncière) ; 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,
 - 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 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.

3.20. 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 (cf. note 2.2.1).

4. PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

4.1. Sociétés consolidées

La liste des sociétés intégrées au périmètre de consolidation figure à la note 34 de la présente annexe.

4.2. Variations de périmètre

Variation de % d'intérêt

Augmentation du capital RATP Développement

L'EPIC RATP a souscrit intégralement à l'augmentation du capital social de RATP Développement par création de 388 888 actions nouvelles pour un montant total de 70 M€, 69% de la souscription, soit 48,3 M€, a été libérée au 31 décembre 2009. RATP Développement est détenu à hauteur de 97,32 % par l'EPIC RATP contre 95,41 % auparavant.

Entrée au périmètre

Province de Modène

Dans le cadre d'une offre présentée par des partenaires Italiens, RATP Développement est devenue actionnaire à 23,52 % de la société ATCM, l'exploitant bus de la province de Modène qui exploite 402 bus et trolleybus sur 47 communes. RATP développement exerce indirectement un contrôle conjoint avec son partenaire principal au sein de la société HERM (société en amont) : la société ATCM est consolidée selon la méthode de l'intégration proportionnelle. Cette société est intégrée depuis le 1^{er} avril 2009.

L'écart d'acquisition définitif constaté en 2009 s'élève à 1,3 M€.

Partenariat opérationnel avec Veolia sur le marché asiatique

Ce partenariat opérationnel engendre la création d'une société commune détenue à hauteur de 50 %. La société commune est créée pour une durée initiale de 20 ans. Les contrats et sociétés existantes

de Veolia Transport en Chine, Inde et Corée du Sud sont apportés à ses filiales. Au 31 décembre 2009, douze sociétés sont consolidées, trois sociétés selon la méthode de l'intégration proportionnelle et neuf sociétés sont mises en équivalence. Ces sociétés sont consolidées depuis le 1^{er} avril 2009.

Développement aux États-Unis d'Amérique

Les sociétés Fullington et Mac Donald Transit Associates (cf. note 1), détenues à 51 %, sont consolidées depuis respectivement le 1^{er} septembre et le 1^{er} octobre 2009 dans les comptes consolidés selon la méthode d'intégration globale.

L'écart d'acquisition dégagé s'élève à 8 M€, il inclut des clauses d'earn out d'un montant de 1,3 M€. Les montants enregistrés sont provisoires et, conformément à IFRS 3, le Groupe dispose de douze mois à compter de la date d'acquisition pour allouer définitivement le coût d'acquisition.

L'option de vente détenue par les minoritaires entraîne la constatation d'un put sur intérêts minoritaires pour un montant de 8,6 M€.

Simplification du contrôle des filiales françaises

Au 1^{er} janvier 2009, RATP développement, filiale à 97,32 % de la RATP, possède 35 filiales. En 2009, RATP Développement a mis en place un projet de simplification du contrôle des filiales françaises afin de rationaliser l'organigramme, de supprimer des filiales et sous-filiales non opérationnelles et de permettre à RATP Développement de détenir en direct, dans la mesure du possible, les filiales opérationnelles.

Cette opération a entraîné la dissolution ou la liquidation de trois sociétés. Cette opération n'a aucun impact financier dans les comptes consolidés.

Ces entrées, sorties et variations de périmètre n'ont pas d'impact matériel sur les états financiers au 31 décembre 2009.

5. CHIFFRES D'AFFAIRES

	31/12/2009	31/12/2008
Produits du transport	3 977 192	3 869 604
Produits des activités ordinaires	90 279	101 387
Recettes hors transport	365 207	346 224
TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES	4 432 677	4 317 215

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

	31/12/2009			31/12/2008		
	CHIFFRE D'AFFAIRES	CHIFFRE D'AFFAIRES FRANCE	CHIFFRE D'AFFAIRES INTERNATIONAL	CHIFFRE D'AFFAIRES	CHIFFRE D'AFFAIRES FRANCE	CHIFFRE D'AFFAIRES INTERNATIONAL
RATP	4 085 002	4 085 002		4 028 692	4 028 692	
RATP Développement	14 742	10 762	3 980	12 080	11 166	914
Groupe Giroux	53 719	53 719		53 137	53 137	
Autres filiales Transports	112 546	81 227	31 319	62 498	55 793	6 705
Groupe Systra	126 240	23 079	103 161	119 830	25 550	94 280
XELIS	1 999	1 999		1 377	1 377	
Promo Métro	18 946	18 946		19 303	19 303	
Telcité-Naxos	18 648	18 648		19 269	19 269	
SEDP	835	835		1 031	1 031	
TOTAL GROUPE	4 432 677	4 294 217	138 460	4 317 215	4 215 316	101 899

6. CHARGES DE PERSONNEL

6.1. Les impacts financiers

	31/12/2009	31/12/2008
Rémunérations	-1 692 216	-1 626 712
Charges sociales	-709 550	-680 649
Autres avantages à long terme	8 282	6 033
Avantages postérieurs à l'emploi	-35 575	-36 263
Participations aux personnels	-35 289	-33 982
TOTAL CHARGES DE PERSONNEL	- 2 464 348	- 2 371 572

La charge négative relative aux autres avantages long terme résulte principalement de la fermeture progressive du régime de cessation progressive d'activité.

6.2. Effectifs du Groupe

	31/12/2009		31/12/2008	
	EFFECTIF GLOBAL	QUOTE-PART DU GROUPE ⁽¹⁾	EFFECTIF GLOBAL	QUOTE-PART DU GROUPE ⁽¹⁾
RATP EPIC	44 333	44 333	44 146	44 146
RATP Développement et ses filiales	1 806	1 806	1 334	1 242
Groupe Systra	1 807	904	1 812	906
Xelis	43	43	43	43
Promo Métro	20	20	21	21
Telcité	15	15	14	14
SEDP	36	36	37	37
EFFECTIF MOYEN DES SOCIÉTÉS CONTRÔLÉES	48 060	47 157	47 407	46 409

(1) 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 six 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 2009, les heures acquises au titre du droit individuel de formation sont au nombre de 3 979 075 heures. Le volume d'heures n'ayant pas fait l'objet d'une demande par les agents est de 3 972 843 heures.

7. AUTRES PRODUITS ET CHARGES D'EXPLOITATION

	31/12/2009	31/12/2008
Pertes sur créances clients	-7 927	-4 870
Charges diverses de gestion courante	-12 708	-19 162
TOTAL AUTRES PRODUITS ET CHARGES D'EXPLOITATION	- 20 635	- 24 032

8. AUTRES PRODUITS ET CHARGES OPÉRATIONNELS

	31/12/2009	31/12/2008
Moins-value de cessions d'immobilisations	-16 726	6 218
Autres	-293	-3 201
TOTAL AUTRES PRODUITS ET CHARGES OPÉRATIONNELS	- 17 019	3 017

Les moins-values de cessions d'immobilisations correspondent à de nombreuses réformes de la RATP EPIC dans le second œuvre des stations ayant été rénovées depuis 1998. Les réformes ont porté sur des éléments type carrelage, peintures, maçonnerie.

9. CHARGES FINANCIÈRES NETTES

	31/12/2009	31/12/2008
Coût de l'endettement		
Charges d'intérêts des opérations de financement	-223 045	-240 018
Variation coût amorti	9 878	5 222
Résultat de change sur emprunts	-3 544	-85 390
Part inefficace CFH	230	-94
Part inefficace FVH	-30	227
Reprise en résultat des opérations de couverture	293	781
Intérêts des dérivés de couverture et de trading	-11 104	-9 237
Juste valeur des opérations de trading	5 913	-2 186
Résultat net de change sur dérivés	3 544	85 390
Total coût de l'endettement	-217 865	-245 305
Autres charges et produits financiers		
Revenus des participations	87	145
Produits sur trésorerie et équivalents de trésorerie	6 825	31 501
Résultat du leasehold	74 821	10 460
Résultat de change lié aux éléments opérationnels	-1 308	357
Autres charges financières	-2 601	-3 584
Total produits financiers	80 425	42 463
Total charges financières	-220 466	-248 889
RÉSULTAT FINANCIER	- 140 041	- 206 426

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.

10. IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

10.1. Charge d'impôts sur le résultat

	31/12/2009	31/12/2008
Charge/produit d'impôts courants	-6 416	-7 035
Ajustement des impôts courants des exercices précédents	168	-
Charge/produit lié à l'intégration fiscale	559	588
Charge/produit d'impôts différés sur différences temporaires	-488	521
TOTAL IMPÔTS	- 6 179	- 5 927

10.2. Preuve d'impôt

	31/12/2009	31/12/2008
Résultat net	186 755	143 028
(-) part des entreprises associées	8 240	2 444
(-) impôts sur les bénéfices	-6 179	-2 927
Résultat avant impôt des sociétés intégrées	184 694	143 511
Dont sociétés françaises intégrées	181 234	144 673
Dont sociétés étrangères intégrées	-3 460	-1 162
Taux d'impôt applicable en France	34,43 %	34,43 %
Charge d'impôt théorique	-63 590	-49 411
Effet EPIC non fiscalisé	56 592	43 780
Différences permanentes	642	-51
Différence taux juridictions étrangères	130	956
Gain sur intégration fiscale	-657	-641
Imputation de reports déficitaires	1 319	114
Autres	-615	-686
Charge d'impôt au compte de résultat	-6 179	-5 927
Taux d'impôt effectif	3,41 %	4,10 %

10.3. Mouvements d'impôts différés nets

	31/12/2009	31/12/2008
Ouverture	-4 058	-4 400
Enregistré au compte de résultat	-488	521
Enregistré en capitaux propres	-662	-179
Différences de change		
Enregistré en Goodwill		
CLÔTURE	- 5 208	- 4 058

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

Les impôts différés bruts par nature sont les suivants :

	31/12/2009	31/12/2008
Différences temporelles	-551	-388
Écart d'évaluation	-4 377	-4 147
PV internes		
Retraitement CB	-2	16
Avantages au personnel	489	340
Provisions réglementées	-276	-210
Autres	-491	331
TOTAL	- 5 208	- 4 058
dont impôts différés actifs	2 076	3 009
dont impôts différés passifs	7 284	7 067

En 2009, 2 742 k€ de reports déficitaires ont été activés dans le groupe Systra conformément à la méthode décrite dans la note 3.18. Les impôts différés actifs sont comptabilisés dans la mesure où il est probable que le Groupe disposera de bénéfices futurs imposables.

11. IMPACT DES FERMETURES ANTICIPÉES DES CONTRATS DE LEASEHOLD

Au cours de l'année 2009, la RATP a dénoué dix contrats de leasehold dégageant un résultat de 70 M€.

Net present value restant à étaler sur les contrats fermés	45 M€
Gain supplémentaire net de frais généré et encaissé	25 M€
Impact résultat	70 M€

Les banques et les assureurs ont souhaité conserver une partie de leurs dépôts, ces dépôts ont été requalifiés en autres actifs financiers car ils ne font plus partie du montage des opérations de leasehold (a). À la fermeture des contrats, le coût de levée de l'option à payer a dû être financé par des emprunts (c).

Pour négocier au mieux, les conditions de ces emprunts la RATP a mis en place des opérations de cash collatéral au sein de la même banque (b). Ces opérations ont été financées par l'émission de billets de trésorerie (d).

	31/12/2009	31/12/2008	VARIATION	VARIATION DUE À LA FERMETURE DE CONTRATS DE LEASE
Autres actifs financiers	500 481	84 599	415 882	428 714 (a)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	581 627	294 451	287 176	367 319 (b)

	31/12/2009	31/12/2008	VARIATION	VARIATION DUE À LA FERMETURE DE CONTRATS DE LEASE
Dettes financières	4 146 948	3 852 250	294 698	428 714 (c)
Dettes financières – Courant	1 456 071	1 115 349	340 722	367 319 (d)

12. GOODWILL

	31/12/2009	31/12/2008
À l'ouverture de la période	50 979	45 739
Acquisitions par voie de regroupement d'entreprises	10 982	5 267
Différences de change, net	-49	-29
À LA CLÔTURE DE LA PÉRIODE	61 912	50 978

Les variations de l'exercice correspondent à l'acquisition des sociétés américaines, italiennes et aux augmentations de % d'intérêt réalisées durant l'année 2009 (cf. note 4).

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 30 juin 2009. Ces tests n'ont pas mis en évidence de pertes de valeurs et aucune dépréciation n'a été constatée.

13. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

	31/12/2007	ACQUISITIONS	MISES AU REBUT, CESSIONS	RECLASSEMENTS	VARIATION DE PÉRIMÈTRE	31/12/2008
Valeurs brutes						
Droit au bail	2 626	0	0	0	0	2 626
Frais de recherche et développement	94 329	0	-26	2 251	0	96 554
Logiciels	272 287	1 828	-8 530	77 325	0	342 910
Immobilisations en cours	35 620	26 359	-412	-26 487	-173	34 905
Autres	1 328	52	0	-25	8	1 363
TOTAL VALEURS BRUTES	406 190	28 238	- 8 968	53 064	- 165	478 358

	31/12/2007	DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS	MISES AU REBUT, CESSIONS	REPRISES	VARIATION DE PÉRIMÈTRE ET RECLASSEMENTS	31/12/2008
Amortissements et dépréciations						
Droit au bail	-912	-77	0	0	0	-989
Frais de recherche et développement	-3 036	-3 291	29	0	0	-6 298
Logiciels	-198 931	-35 923	7 148	5	702	-226 999
Immobilisations en cours	-1 882	-428	266	63	-371	-2 353
Autres	-84	0	0	0	77	-7
TOTAL AMORTISSEMENTS ET DÉPRÉCIATIONS	- 204 844	- 39 718	7 442	68	408	- 236 645
VALEURS NETTES	201 345	- 11 481	- 1 527	53 131	241	241 713

	31/12/2008	ACQUISITIONS	MISES AU REBUT, CESSIONS	RECLASSEMENTS	VARIATION DE PÉRIMÈTRE	31/12/2009
Valeurs brutes						
Droit au bail	2 626	12	0	0	0	2 638
Frais de recherche et développement	96 558	98	0	13 405	701	110 762
Logiciels	342 910	1 753	-35 224	24 471	35	333 945
Immobilisations en cours	34 905	24 104	-510	-17 757	-401	40 341
Autres	1 363	0	0	0	-5	1 358
TOTAL VALEURS BRUTES	478 362	25 967	- 35 733	20 119	329	489 043

	31/12/2008	DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS	MISES AU REBUT, CESSIONS	REPRISES	VARIATION DE PÉRIMÈTRE ET RECLASSEMENTS	31/12/2009
Amortissements et dépréciations						
Droit au bail	-989	-89	0	0	0	-1 078
Frais de recherche et développement	-6 302	-4 546	0	0	-128	-10 976
Logiciels	-226 999	-31 674	31 123	0	-92	-227 641
Immobilisations en cours	-2 353	-275	510	0	1 632	-486
Autres	-7	0	0	0	1	-7
TOTAL AMORTISSEMENTS ET DÉPRÉCIATIONS	- 236 649	- 36 584	31 632	0	1 413	- 240 188
VALEURS NETTES	241 713	- 10 617	- 4 102	20 118	1 741	248 856

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

14. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	31/12/2007	ACQUISITIONS	MISES AU REBUT, CESSIONS	RECLASSEMENTS	VARIATION DE PÉRIMÈTRE	31/12/2008
Valeurs brutes						
Terrains	800 716	145	0	804	0	801 665
Immeubles de placement	2 059	0	0	-982	0	1 077
Constructions	6 770 407	4 620	-73 302	351 117	120	7 052 961
Installations techniques, matériels, outillage industriel	4 085 949	6 838	-58 299	220 148	-156	4 254 479
Matériels de transport	4 512 835	13 315	-42 052	180 861	0	4 664 958
Autres	215 450	3 293	-6 720	14 936	-50	226 909
Immobilisations en cours	1 310 141	971 632	-34	-814 559	0	1 467 181
Subventions d'investissement	-4 117 321		-196 190	238		-4 313 273
TOTAL VALEURS BRUTES	13 580 235	999 843	- 376 597	- 47 438	- 86	14 155 957

	31/12/2007	DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS	MISES AU REBUT, CESSIONS	REPRISES	VARIATION DE PÉRIMÈTRE ET RECLASSEMENTS	31/12/2008
Amortissements et dépréciations						
Terrains	-5 504	-655	0	0	0	-6 159
Immeubles de placement	-1 260	-10	0	0	460	-810
Constructions	-2 473 376	-153 472	72 231	0	-579	-2 555 196
Installations techniques, matériels, outillage industriel	-2 621 734	-200 702	57 889	0	-2 054	-2 766 601
Matériels de transport	-2 771 304	-208 387	39 848	86	-5 921	-2 945 678
Autres	-145 545	-21 448	6 204	0	2 001	-158 788
Subventions d'investissement	1 619 981			102 018	0	1 722 000
TOTAL AMORTISSEMENTS ET DÉPRÉCIATIONS	- 6 398 741	- 584 674	176 171	102 104	- 6 093	- 6 711 233
VALEURS NETTES	7 181 493	415 168	- 200 427	54 665	- 6 180	7 444 723

	31/12/2008	ACQUISITIONS	MISES AU REBUT, CESSIONS	RECLASSEMENTS	VARIATION DE PÉRIMÈTRE	31/12/2009
Valeurs brutes						
Terrains	801 665	5 736	-2 766	14 686	-0	819 320
Immeubles de placement	1 077	0	0	0	0	1 077
Constructions	7 052 961	10 489	-33 688	174 179	-4	7 203 937
Installations techniques, matériels, outillage industriel	4 254 479	3 457	-95 354	181 497	29	4 344 110
Matériels de transport	4 664 958	52 127	-87 161	269 434	-151	4 899 206
Autres	226 909	5 134	-19 928	17 140	29	229 286
Immobilisations en cours	1 467 180	1 177 379	0	-678 239	63	1 966 384
Subventions d'investissement	-4 313 273		-251 498			-4 564 771
TOTAL VALEURS BRUTES	14 155 957	1 254 323	- 490 394	- 21 303	- 34	14 898 549

	31/12/2008	DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS	MISES AU REBUT, CESSIONS	REPRISES	VARIATION DE PÉRIMÈTRE ET RECLASSEMENTS	31/12/2009
Amortissements et dépréciations						
Terrains	-6 159	0	0	6 159	-34	-34
Immeubles de placement	-810	-7	0	0	0	-817
Constructions	-2 555 196	-158 104	21 327	0	97	-2 691 875
Installations techniques, matériels, outillage industriel	-2 766 601	-207 090	93 591	39	11	-2 880 050
Matériels de transport	-2 945 678	-237 207	85 857	0	306	-3 096 723
Autres	-158 788	-24 290	19 322	4	-212	-163 965
Subventions d'investissement	1 722 001			96 602	0	1 818 603
TOTAL AMORTISSEMENTS ET DÉPRÉCIATIONS	- 6 711 232	- 626 698	220 097	102 804	167	- 7 014 861
VALEURS NETTES	7 444 724	627 624	- 270 298	81 500	133	7 883 687

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 31.1.

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

	31/12/2009	31/12/2008
Valeur brute	45 815	32 931
Amortissements cumulés	11 358	10 639
VALEUR NETTE COMPTABLE	34 457	22 292

POSTES DU BILAN	ENGAGEMENTS DE CRÉDIT-BAIL				PRIX D'ACHAT RÉSIDUEL
	REDEVANCES PAYÉES		REDEVANCES RESTANT À PAYER		
	DE L'EXERCICE	CUMULÉES	+ 1 AN À 5 ANS	+ 5 ANS	
Terrains	519	519	2 580	2 559	0
Constructions	3 328	17 789	14 306	32 680	2 373
Autres immobilisations corporelles	20	20	49	0	9
TOTAL	3 867	18 328	16 935	35 239	2 382

Les loyers au titre des contrats de location simple comptabilisés au compte de résultat s'élèvent à 2 433 k€..

15. INFORMATION SUR LES OPÉRATIONS PARTICULIÈRES

15.1. 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. En 2009, la RATP a débouclé par anticipation 10 contrats de lease avec un impact sur le résultat de + 70 M€ (note 1). Au 31 décembre 2009, 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 à la date du 31 décembre 2009 à 325 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 à la date du 31 décembre 2009 à 74 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 à la date du 31 décembre 2009 à 157 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

passé en dessous d'un certain seuil. Les lettres de crédit actuellement en vie représentent un encours de 127 M€ (elles ont été émises en 2008).

15.2. 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 dix-huit 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 (note 15.1).

16. PARTICIPATIONS DANS LES ENTREPRISES ASSOCIÉES

SOCIÉTÉS DU GROUPE	31/12/2009			31/12/2008		
	% DE CONTRÔLE	QUOTE-PART SITUATION NETTE	DONT RÉSULTAT	% DE CONTRÔLE	QUOTE-PART SITUATION NETTE	DONT RÉSULTAT
Groupe Transdev (1)	Classement en actif destiné à être vendu		8 508	25,00	134 337	3 171
LFI (3)	12,00	1 577	-206	12,00	2 521	180
Tram Di Firenze	24,90	1 840	-82	24,90	1 923	73
LFI Services (3)	12,00	1 583	71	12,00	1 512	69
TVO	Sortie du périmètre en 2008			35,00	0	288
Financière Transdev	49,89	1 462	-42	49,88	1 383	3
TFT Spa (3)	12,00	1 628	94	12,00	1 534	12
SELT	25,00	684	-59	24,50	826	66
Groupe Systra (2)	50,00	246	-4	50,00	258	66
RFT Spa (3)	12,00	108	36	12,00	72	21
Alexa	37,00	-80	-26	37,00	-54	-16
STBC (3)	15,00	91	115	15,00	-23	30
M'Dina Bus	Sortie du périmètre en 2008			0,00	0	-1 519
VTCL	45,00	7 740	-240	Hors périmètre		
VT Korea	45,00	7 676	-102	Hors périmètre		
HERM	48,00	131	-62	Hors périmètre		
Nanjing JV	22,05	-224	-420	Hors périmètre		
Tramway Hong Kong	45,00	12 502	4	Hors périmètre		
Séoul Ligne 9	36,00	740	488	Hors périmètre		
Nanjing Anqing	16,32	400	4	Hors périmètre		
Nanjing Huabei	11,47	358	2	Hors périmètre		
Nanjing Huainan	18,30	846	99	Hors périmètre		
Nanjing Maanshan	13,23	750	60	Hors périmètre		
TOTAL		40 059	8 240		144 287	2 444

(1) Ces données n'ont pas encore été arrêtées par le conseil d'administration de Transdev.

(2) Il s'agit des sociétés mises en équivalence au niveau du palier de consolidation Systra.

(3) 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.

17. PARTICIPATIONS DANS LES COENTREPRISES

SOCIÉTÉS DU GROUPE	31/12/2008				
	ACTIFS NON COURANTS	ACTIFS COURANTS	PASSIFS NON COURANTS	PASSIFS COURANTS	RÉSULTAT
Equival	308	242	96	199	26
Financière Systra	19 739	20	0	0	-9
Groupe Systra	14 798	79 375	12 889	43 324	3 781
Eurailco GmbH	8 316	294	0	-241	0
SLT	1 908	2 711	17	830	1 995
STIVO	1 762	9 802	1 071	6 456	1 282
Cité Bleue	8	70	0	14	57
Transregio	8 966	4 593	7 116	5 029	-1 591
TOTAL	55 802	97 106	21 187	55 611	5 541

SOCIÉTÉS DU GROUPE	31/12/2009				
	ACTIFS NON COURANTS	ACTIFS COURANTS	PASSIFS NON COURANTS	PASSIFS COURANTS	RÉSULTAT
Equival	289	205	79	129	30
Financière Systra	19 739	6	6	3	-9
Groupe Systra	14 643	90 520	14 342	45 454	6 263
Eurailco GmbH	9 616	96	0	61	0
SLT	1 935	2 276	37	875	1 842
STIVO	1 540	6 596	885	5 004	1 081
Transregio	10 022	4 762	7 756	6 045	-1 685
Veolia Transport RATP Asia	33 711	111	0	-443	-83
VTR China	22 118	832	0	1 347	-1 683
VTR Korea	8 525	436	0	443	-440
TOTAL	122 135	105 837	23 104	58 915	5 316

18. ACTIFS FINANCIERS DISPONIBLES À LA VENTE NON COURANTS

	31/12/2008					
	ACTIFS FINANCIERS 01/01/2008	CESSIONS	ACQUISITIONS/ PERTE DE VALEUR	ÉCARTS DE CHANGE	AUTRES	ACTIFS FINANCIERS 31/12/2008
Total valeur brute	10 605	-860	10 885	0	126	20 756
Perte de valeur	-5 163		-392		-1 798	-7 353
TOTAL VALEUR NETTE	5 443	- 860	10 493	0	- 1 672	13 402

	31/12/2009					
	ACTIFS FINANCIERS 01/01/2009	CESSIONS	ACQUISITIONS/ PERTE DE VALEUR	ÉCARTS DE CHANGE	AUTRES	ACTIFS FINANCIERS 31/12/2009
Total valeur brute	20 756	-1 897	-3 926	924	167	16 024
Perte de valeur	-7 353		-253			-7 607
TOTAL VALEUR NETTE	13 402	- 1 897	- 4 179	924	167	8 417

Les actifs financiers disponibles à la vente sont essentiellement composés des titres non consolidés qui se répartissent comme suit :

	VALEUR NETTE	% DÉTENU
SA HLM Logis Transports ⁽¹⁾	33	88 %
Irise	750	10 %
Compagnie de Transports Yonnais	210	
RATP Do Brazil	129	
Solea	301	<10 %
Tour Excel	3 532	
RATP via Quatro	416	
Sociétés du Groupe Systra	1 154	<10 %
Linea	826	33 %
Autres	1 066	
TOTAL	8 417	

(1) Cf. note 3.1.

Les données non auditées au 31 décembre 2009 de la SA HLM Logis Transports sont :

- chiffre d'affaires : 51 770 k€ en 2009 contre 47 019 k€ en 2008 ;
- total bilan = 475 540 k€ dont 305 710 k€ d'endettement net ;
- résultat : 5 060 k€.

19. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

19.1. Autres actifs financiers non courants

31/12/2008						
	VALEURS NETTES 01/01/2008	ACQUISITIONS	DIMINUTIONS	ÉCARTS DE CHANGE	AUTRES	VALEURS NETTES 31/12/2008
Prêts	49 494	3 074	- 2 599	0	- 2 689	47 280
Dépôts et cautionnements	32 370	2 675	- 1 519	8	1 565	35 099
Autres	4 609	- 15 900	14 250	0	- 17	2 942
Total valeur nette	86 473	- 10 151	10 133	8	- 1 141	85 320
Perte de valeur	- 457		- 265			- 721
TOTAL VALEUR NETTE	86 017	- 10 151	9 868	8	- 1 141	84 599

31/12/2009						
	VALEURS NETTES 01/01/2009	ACQUISITIONS	DIMINUTIONS	ÉCARTS DE CHANGE	AUTRES	VALEURS NETTES 31/12/2009
Prêts	47 280	4	- 1 524	0	1 518	47 278
Dépôts et cautionnements	35 099	419 270	- 3 814	12	223	450 790
Autres	2 942	1 178	- 1 457	0	0	2 663
Total valeur nette	85 320	420 451	- 6 795	12	1 741	500 731
Perte de valeur	- 721	- 15	161		327	- 248
TOTAL VALEUR NETTE	84 599	420 436	- 6 634	12	2 068	500 481

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

Les dépôts et cautionnements augmentent suite à la requalification des dépôts du lease en actifs financiers (cf. note 11).

19.2. Autres actifs financiers courants

31/12/2008					
	ACTIFS FINANCIERS 01/01/2008	VARIATION DE JUSTE VALEUR	ACQUISITIONS/ PERTE DE VALEUR	AUTRES	ACTIFS FINANCIERS 31/12/2008
Total valeur brute	8 600	-176	1 196	-1 311	8 309
Perte de valeur	127	0	-127		0
TOTAL VALEUR NETTE	8 727	- 176	1 069	- 1 311	8 309

31/12/2009					
	ACTIFS FINANCIERS 01/01/2009	VARIATION DE JUSTE VALEUR	ACQUISITIONS/ PERTE DE VALEUR	AUTRES	ACTIFS FINANCIERS 31/12/2009
Total valeur brute	8 309		-3 493	1 524	6 340
TOTAL VALEUR NETTE	8 309	0	- 3 493	1 524	6 340

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	31/12/2009	31/12/2008
Juste Valeur	57 999	56 765
Coût Amorti	49 620	48 110
Différence	-8 379	-8 655

Les opérations de couverture de juste valeur au 31 décembre 2009 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.

19.4. Les opérations de couverture de flux de trésorerie

Les opérations de couverture de flux de trésorerie au 31 décembre 2009 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

	31/12/2009			31/12/2008		
	VALEUR BRUTE	PROVISION	VALEUR NETTE	VALEUR BRUTE	PROVISION	VALEUR NETTE
Matières premières et fournitures	188 583	-32 436	156 148	171 632	-30 229	141 403
Autres approvisionnements	67		67	132		132
En-cours de production	4 640	-313	4 327	3 904	-165	3 739
Marchandises	72		72	123		123
TOTAL	193 363	- 32 749	160 614	175 791	- 30 394	145 397

20.2. Variation des pertes de valeur sur les stocks

	31/12/2008	DOTATIONS	REPRISES	31/12/2009
Provisions sur stocks autres	-30 229	-4 530	2 323	-32 436
Provisions sur en-cours	-165	-148	0	-313
TOTAL	- 30 394	- 4 678	2 323	- 32 749

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

21. CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

	31/12/2009	31/12/2008
Créances clients	227 390	208 805
Perte de valeur des créances clients	-20 407	-25 076
Créances clients	206 982	183 729
Paiements versés d'avance	2 243	2 294
Charges constatées d'avance	17 376	15 217
Créances sur l'État et autres collectivités	141 703	198 878
Créances diverses	170 991	137 116
Provisions	-6 105	-7 198
Autres débiteurs	326 208	346 308
TOTAL CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS	533 191	530 037

	31/12/2009	31/12/2008
Montant créances dépréciées en début d'exercice	-25 076	-24 794
Dotations de l'exercice	-3 529	-2 954
Reprises de l'exercice non utilisées	0	1
Reprises de l'exercice utilisées	8 198	2 671
MONTANT CRÉANCES DÉPRÉCIÉES EN FIN D'EXERCICE	- 20 407	- 25 076

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

22. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

	31/12/2009	31/12/2008
Valeurs mobilières de placement	473 018	200 400
Disponibilités	108 609	94 051
TOTAL	581 627	294 451

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

	31/12/2009	31/12/2008
Trésorerie et équivalents de trésorerie (bilan)	581 627	294 451
Concours bancaires courants	-66 019	-88 885
Trésorerie de clôture du TFT	515 608	205 566

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.

	31/12/2009	31/12/2008
Provision pour indemnités départ à la retraite	203 647	210 074
Provision pour allocation décès des retraités	26 534	24 200
Provision pour indemnités décès des actifs	12 974	12 383
Provision pour cessation anticipée d'activité	9 659	17 584
Provision pour bonification du taux de plan épargne entreprise (PEE) des retraités et futurs retraités	37 283	37 283
Provision pour rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités	136 787	122 368
Total avantages postérieurs à l'emploi	426 884	423 892
Provision pour cessation progressive d'activité	9 955	15 124
Provision pour médaille du travail	18 031	17 981
Provision pour maladie longue durée	6 242	6 242
Provision pour chômage	10 497	12 934
Provision pour rentes maladies professionnelles et accidents du travail des actifs	16 924	15 624
Provision mesures transitoires régime des retraites	1 564	3 590
Total avantages à long terme	63 213	71 495
TOTAL	490 097	495 387

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).

	INDEMNITÉ FIN DE CARRIÈRE	INDEMNITÉ DÉCÈS ACTIFS	ALLOCATIONS DÉCÈS	RENTES AT/ MP	CESSATION ANTICIPÉE D'ACTIVITÉ	BONIFICATION TAUX DU PEE	TOTAL AVANTAGES POSTEMPLOI
Passif net comptabilisé au 1^{er} janvier 2008	201 988	12 035	34 172	115 579	11 577	33 467	408 818
Coûts des services rendus	12 728	993	632	-			14 353
Coûts de l'actualisation	10 845	621	1 718	5 437		1 966	20 587
Prestations payées	-18 605	-613	-431	-6 873	-4 962	-3 790	-35 274
Coûts des services passés	1 399	-	-				1 399
Fermeture de l'engagement			-9 727				-9 727
Impact résultat	6 367	1 001	-7 808	-1 436	-4 962	-1 824	-8 662
Pertes (gains actuariels)	1 719	-653	-2 164	8 226	10 969	5 640	23 737
Impact capitaux propres	1 719	-653	-2 164	8 226	10 969	5 640	23 737
Passif net comptabilisé au 31 décembre 2008	210 074	12 383	24 200	122 369	17 584	37 283	423 892
Engagements nets des actifs de régimes		-	-	-	-	-	0
Coût des services passés non reconnus	22 524	-	-	-	-	-	22 524
VALEUR DE L'ENGAGEMENT AU 31 DÉCEMBRE 2008	232 598	12 383	24 200	122 369	17 584	37 283	446 417

	INDEMNITÉ FIN DE CARRIÈRE	INDEMNITÉ DÉCÈS ACTIFS	ALLOCATIONS DÉCÈS	RENTES AT/ MP	CESSATION ANTICIPÉE D'ACTIVITÉ	BONIFICATION TAUX DU PEE	TOTAL AVANTAGES POSTEMPLOI
Passif net comptabilisé au 1^{er} janvier 2009	210 074	12 383	24 200	122 368	17 584	37 283	423 892
Coûts des services rendus	13 381	1 049					14 430
Coûts de l'actualisation	11 184	673	1 249	6 039	597		19 742
Prestations payées	-23 912	-607	-411	-7 345	-3 349		-35 624
Coûts des services passés	1 399						1 399
Impact résultat	2 052	1 115	838	-1 306	-2 752		-53
Pertes (gains actuariels)	-10 226	-524	1 496	15 724	-5 173		1 297
Entrée de périmètre	1 752						1 752
Impact capitaux propres	-8 474	-524	1 496	15 724	-5 173		3 049
Passif net comptabilisé au 31 décembre 2009	203 647	12 974	26 534	136 786	9 659	37 283	426 884
Engagements nets des actifs de régimes		-	-	-	-	-	0
Coût des services passés non reconnus	21 125	-	-	-	-	-	21 125
VALEUR DE L'ENGAGEMENT AU 31 DÉCEMBRE 2009	224 777	12 974	26 534	136 786	9 659	37 283	448 013
Meilleure estimation des prestations versées aux régimes à prestations définies en 2010	-17 160	-585	-413	-7 489	-2 470		-45 277

	INDEMNITÉ FIN DE CARRIÈRE	INDEMNITÉ DÉCÈS ACTIFS	ALLOCATIONS DÉCÈS	RENTES AT/ MP	CESSATION ANTICIPÉ D'ACTIVITÉ	BONIFICATION TAUX DU PEE	TOTAL AVANTAGES POSTEMPLOI
Pertes (gains actuariels)	-10 226	-524	1 496	15 724	-5 173		1 297
Écarts actuariels d'expérience	-3 040	-1 025	-573	7 212	-2 623		-49
Écarts actuariels d'hypothèses	-7 186	501	2 069	8 511	-2 550		1 345

	INDEMNITÉ FIN DE CARRIÈRE	INDEMNITÉ DÉCÈS ACTIFS	ALLOCATIONS DÉCÈS	RENTES AT/ MP	CESSATION ANTICIPÉ D'ACTIVITÉ	BONIFICATION TAUX DU PEE	TOTAL AVANTAGES POSTEMPLOI
Valeur de l'engagement au 1^{er} janvier 2009	232 598	12 383	24 200	122 368	17 584	37 283	446 416
Coûts des services rendus	13 381	1 049					14 430
Coûts de l'actualisation	11 184	673	1 249	6 039	597		19 742
Prestations payées	-23 912	-607	-411	-7 345	-3 349		-35 624
Pertes (gains actuariels)	-10 226	-524	1 496	15 724	-5 173		1 297
Entrée de périmètre	1 752						1 752
VALEUR DE L'ENGAGEMENT AU 31 DÉCEMBRE 2009	224 777	12 974	26 534	136 786	9 659	37 283	448 013

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/2009	31/12/2008
Taux d'actualisation	4,75 %	5,25 %
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 du taux d'actualisation de 25 points de base aurait un impact à la baisse des engagements post emploi de 10 966 k€.

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 dix-sept ans.

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. Le montant restant à étaler au 31 décembre 2009 s'élève à 21 125 k€.

Allocation décès des retraités

La RATP verse une allocation décès aux ayants droit des retraités titulaires d'une pension d'ancienneté ou d'une pension proportionnelle concédée avec jouissance immédiate. Le montant de cette allocation est calculé sur la base, au jour du décès, de trois fois

le montant mensuel de la pension proprement dite. Le montant de l'engagement est évalué selon les données historiques de versements de cette allocation.

Le 8 février 2008, le conseil d'administration a décidé de modifier les modalités d'attribution de l'allocation décès aux ayants droit des agents retraités. Le conseil a limité l'attribution de cette allocation aux titulaires d'une pension avant le 1^{er} janvier 2009. De ce fait, en 2008, l'engagement a été diminué du montant évalué pour les futurs retraités à compter du 1^{er} janvier 2009. L'impact de la fermeture de cet avantage aux titulaires d'une pension après le 1^{er} janvier 2009 s'élève à 9 727 k€ et a été comptabilisé dans le résultat de l'exercice 2008.

Indemnité décès des actifs

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

Cessation anticipée d'activité

Ce dispositif 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.

La provision pour bonification du taux de PEE des retraités et futurs retraités au 31 décembre 2008 a été maintenue à la clôture 2009 du fait de la dénonciation unilatérale par la RATP du protocole d'accord relatif à la mise en place du PEE et ses cinq avenants.

Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités

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

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

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
Passif net comptabilisé au 1^{er} janvier 2009	17 981	15 622	15 125	12 934	6 242	3 590	71 494
Coûts des services rendus et coût de l'actualisation	2 337	701	851		-		3 889
Prestations payées	-1 303	-2 272	-6 494	-2 437	-	-2 027	-14 533
Écart actuariel	-984	2 873	473				2 362
Passif net comptabilisé au 31 décembre 2009	18 031	16 924	9 955	10 497	6 242	1 563	63 212
Engagements nets des actifs de régimes		-					-
Coût des services passés non reconnus		-					-
VALEUR DE L'ENGAGEMENT AU 31 DÉCEMBRE 2009	18 031	16 924	9 955	10 497	6 242	1 563	63 212
Meilleure estimation des prestations versées aux régimes à prestations définies en 2010	-1 161	-2 402	-5 817	-2 500	-	-2 000	-13 880

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/2009	31/12/2008
Taux d'actualisation	4,75%	5,25%
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 du taux d'actualisation de 25 points de base aurait un impact à la baisse des avantages long terme de 658 k€.

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 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.

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.

24. AUTRES PROVISIONS

	31/12/2008	DOTATION	PROVISION UTILISÉE	PROVISION NON UTILISÉE	RECLASSEMENT VARIATIONS DE PÉRIMÈTRE ET TAUX DE CHANGE	31/12/2009
Provisions non courantes	134 393	20 741	-17 090	-226	2 031	139 849
Démantèlement (a)	53 974		-554		-20 887	32 533
Litiges (b)	62 800	6 941	-5 289		-66	64 386
Autres charges	4 039	276	-772	-226	12 879	16 195
Autres risques (c)	13 581	13 525	-10 476		10 105	26 735
Provisions courantes	72 004	16 982	-15 981	0	88	73 093
Démantèlement (a)	25 325				21 376	46 701
Litiges (b)	9 892	4 046	-3 848		56	10 146
Autres charges	4 254	1 397	-1 307		10 058	14 402
Autres risques (c)	32 533	11 539	-10 826		-31 402	1 844
TOTAL DES PROVISIONS	206 397	37 723	- 33 071	- 226	2 119	212 942

(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 commercial ou prud'homal dont le risque de maladies professionnelles liées à l'amiante (note 30.3).

Le contrôle fiscal démarré en 2007 et portant sur les exercices 2004 à 2006 est toujours en cours. La provision constatée dès 2007 à partir des demandes formulées par l'administration fiscale a été mise à jour en 2009.

(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

	31/12/2009	31/12/2008
Emprunts obligataires	3 583 879	3 337 023
Variation de la juste valeur de la dette obligataire	-1 476	-1 875
Emprunts auprès de la région Île-de-France	238 736	232 873
Emprunts Plan Épargne Entreprise	141 859	132 730
Emprunts liés aux terminaisons de lease	422 417	
Emprunts auprès des établissements de crédit	96 793	107 441
Emprunts liés aux contrats de location financement	40 906	27 778
Dépôts et cautionnements (reçus)	4 615	4 432
Autres emprunts et dettes	8 084	11 848
Total dettes financières – non courant	4 535 813	3 852 250
Emprunts obligataires	450 363	457 711
Emprunts auprès de la région Île-de-France	19 637	19 544
Emprunts Plan Épargne Entreprise	179 974	139 936
Emprunts liés aux terminaisons de lease	6 297	
Emprunts auprès des établissements de crédit	560	6 617
Emprunts liés aux contrats de location financement	1 958	1 401
Dépôts et cautionnements (reçus)	226	146
Billets de trésorerie	655 102	330 836
Autres emprunts et dettes	1 073	0
Concours bancaires	65 994	88 872
Intérêts courus non échus (ICNE)	86 023	70 286
Total dettes financières – Courant	1 467 206	1 115 349
TOTAL	6 003 020	4 967 599

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.

	31/12/2009	31/12/2008
Dettes financières	6 003 020	4 967 599
Cash flow hedge	-76 937	-62 143
Intérêts courus non échus	-86 023	-70 848
Avance prêts CIL	-67 624	-69 148
Dépôts et cautionnements ⁽¹⁾	-428 714	-4 578
Trésorerie et équivalents de trésorerie ⁽¹⁾	-581 639	-294 451
Trésorerie non disponible des filiales	4 614	4 432
Autres	28 629	-6 647
ENDETTEMENT NET GROUPE	4 795 326	4 464 216

⁽¹⁾ Le montant de cash soumis à restriction s'élève à 796 M€ (ce montant correspond à la somme des dépôts liés aux leases : 429 M€ et du cash collatéral lié aux leases : 367 M€), il n'y avait pas de cash soumis à restriction au 31-12-08.

25.3. Dettes financières par échéance

	2010	2011	2012	2013	2014	> 5 ANS
Emprunts obligataires en €	-450 000	-500 000	-	-450 000	-330 000	-1 300 000
Intérêts emprunts obligataires en €	-143 052	-117 177	-93 427	-93 427	-69 802	-329 415
Flux de capitaux cross currency swap en €					-100 400	-847 443
Intérêts sur cross currency swap en €	-39 799	-40 122	-40 133	-40 133	-40 133	-120 626
Flux financiers sur dérivés hors cross currency swap	-464	32	269	503	683	5 816
Emprunts auprès de la région Île-de-France	-20 454	-21 174	-20 147	-19 435	-18 881	-192 805
Intérêts sur emprunts	-6 599	-6 085	-5 553	-5 107	-4 678	-30 708
Emprunts Plan Épargne Entreprise	-179 974	-32 218	-30 241	-27 750	-39 158	
Intérêts sur emprunts PEE	-15 990	-9 055	-6 806	-4 683	-2 741	
Emprunts auprès établissements de crédit	-97 293					
Emprunts liés aux contrats de location financement	-1 958	-5 215	-5 280	-5 350	-5 423	-23 901
Intérêts sur emprunts liés aux contrats de location financement	-1 334	-1 286	-1 232	-1 174	-1 114	-8 822
Dépôts et cautionnements (reçus)	-226	-4 615				
Billets de trésorerie	-655 102					
Intérêts postcomptés des billets	-169					
Autres emprunts et dettes	-1 073					
Concours bancaires	-65 994					
TOTAL DETTES FINANCIÈRES	- 1 679 481	- 736 915	- 202 550	- 646 556	- 611 647	- 2 847 904

	2010	2011	2012	2013	2014	> 5 ANS
Swap de flux	2 483	-1 803	-1 209	1 913	-35 937	-567 983
Intérêts sur dépôts long terme	-11 658	-7 633	-5 042	-12 091	-26 082	-143 719
TOTAL DES FLUX EN KUSD	- 9 175	- 9 436	- 6 251	- 10 178	- 62 019	- 711 702

	2010	2011	2012	2013	2014	> 5 ANS
Emprunts obligataires CHF	-	-	-	-	-165 000	-1 345 000
Intérêts emprunts obligataires CHF	-43 508	-43 874	-43 874	-43 874	-43 874	-125 573
TOTAL DES FLUX EN KCHF	- 43 508	- 43 874	- 43 874	- 43 874	- 208 874	- 1 470 573

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

	31/12/2009		31/12/2008	
	JUSTE VALEUR	COÛT	JUSTE VALEUR	COÛT
Emprunts obligataires	4 224 850	4 034 242	3 973 395	3 794 724
Variation de la juste valeur de la dette obligataire	0	-1 476		-1 875
Prêts de la région Île-de-France	289 736	258 373	262 973	252 417
Emprunts PEE	210 988	321 833	169 345	272 666
Emprunts liés aux terminaisons de lease	367 319	428 714		
Emprunts auprès établissements de crédit	97 353	97 353	121 703	114 058
Emprunts liés aux contrats de location financement	42 864	42 864	29 179	29 179
Dépôts et cautionnements (reçus)	4 841	4 841	4 578	4 578
Billets de trésorerie	655 102	655 102	330 836	330 836
Autres emprunts et dettes	10 231	9 157	3 634	11 289
Intérêts courus non échus (ICNE)	86 023	86 023	70 855	70 855
Concours bancaires	65 994	65 994	88 872	88 872
TOTAL DETTES FINANCIÈRES	6 483 613	6 003 020	5 055 370	4 967 599

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 31/12/2009	COÛT AMORTI 31/12/2008	VARIATION
RATP 2009		457 709	-457 709
RATP 2010	449 412	448 721	691
RATP 2011	501 128	501 947	-819
RATP 2013	446 260	445 371	889
RATP 2014	329 566	329 487	79
RATP 2035	50 000	50 000	0
RATP 2014 CHF	111 058	110 924	134
RATP 2015 CHF	154 709	154 510	199
RATP 2016 CHF	134 737	134 599	138
RATP 2017 CHF	202 092	201 889	203
RATP 2017 CHF B	101 266	101 188	78
RATP 2018	647 139	646 832	307
RATP 2019 CHF	211 793	211 547	246
RATP 2019 CHF B	100 878		100 878
RATP 2021	594 197		594 197
TOTAL	4 034 235	3 794 724	239 511

	COÛT AMORTI 31/12/2009	COÛT AMORTI 31/12/2008	VARIATION
Emprunt région Île-de-France	258 376	252 417	5 959
Avance prêt CIL	67 624	69 148	-1 524
Emprunt PEE	321 834	272 666	49 168
Emprunts liés aux terminaisons de Lease	428 714		428 714
TOTAL DETTE LONG TERME	5 110 783	4 388 955	721 828

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

Niveau 1 : Juste valeur obtenue à partir des prix cotés observés sur les marchés

Encours : OPCVM : 80 738 k€.

Niveau 2 : Juste valeur 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 cash flow hedge dont cross currency swap	69 000 73 640
Dérivés de fair value hedge	- 278
Dérivés de trading	221

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

	31/12/2009	31/12/2008
Dettes fournisseurs	199 604	237 951
Dettes sur immobilisations	434 541	324 283
Dettes fiscales et sociales	434 333	413 310
Dettes diverses d'exploitation	15 630	6 470
Produits constatés d'avance	43 023	51 063
Autres dettes diverses	99 369	111 651
TOTAL	1 226 499	1 144 730

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).

Le groupe Systra vend des prestations en USD et GBP et supporte des charges essentiellement en Euro. Le chiffre d'affaires et la marge de Systra sont libellés et établis en euros.

Le groupe Systra se prémunit contre une évolution défavorable du cours de l'EUR/USD ou EUR/GBP qui pourrait impacter significativement sa marge opérationnelle, en mettant en place des couvertures de changes globales.

Exposition au risque de matières premières

Aucune opération de couverture des matières premières n'a été mise en place sur 2009.

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

Le risque de contrepartie à court terme est limité par la diversification des placements entièrement constitués de cash équivalent.

Le Groupe s'est engagé à limiter son risque de contrepartie lié aux produits dérivés de taux par la mise en place systématique de contrats de collatéralisation.

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 et utilise son programme de billets de trésorerie (1 500 M€) pour disposer de liquidités suffisantes et accessibles afin d'honorer ses passifs.

27.1. Sensibilité

27.1.1. Dettes à court terme

La RATP possède des dettes court terme matérialisées par des billets de trésorerie à taux fixe (330 M€ au 31 décembre 2008 puis 655 M€ au 31 décembre 2009), dont certains sont variabilisés par des swaps Eonia. Ces billets de trésorerie ont des échéances allant de un à quelques mois et sont rollés régulièrement. De plus, la RATP possède un billet de trésorerie adossé à l'obligation court terme du PEE. Ce billet de trésorerie est à taux fixe mais ce taux change tous les trois mois, à la contraction du nouveau billet.

27.1.2. Dettes à long terme

Effet sur les charges financières

La dette (dette obligataire, PEE, Île-de-France) est aujourd'hui à 83 % à taux fixe.

TOTAL DES DETTES AVANT COUVERTURE	31/12/2009	31/12/2008
Dettes obligataires CHF en millions d'euros	948	849
Taux variable	0%	0%
Taux fixe	100%	100%
Dettes obligataires EUR en millions d'euros	3 030	2 887
Taux variable	0%	0%
Taux fixe	100%	100%
Emprunt long terme en millions d'euros	292	285
Taux variable	98%	98%
Taux fixe	2%	2%
PEE en millions d'euros	309	259
Taux variable	100%	100%
Taux fixe	0%	0%
TOTAL EN MILLIONS D'EUROS	4 579	4 280
Taux fixe	87%	87%
Taux variable	13%	13%

TOTAL DES DETTES APRÈS COUVERTURE DE TAUX	31/12/2009	31/12/2008
Total dette (nominal) en millions d'euros	4 579	4 280
dont dette à taux variable	595	538
Swap de variabilisation	198	248
% FIXE DE LA DETTE	83%	82%

Les charges d'intérêts sur les dettes obligataires s'élèvent à 179 M€ en 2009 : 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 -8 M€ et un impact capitaux propres lié à la variation des mark-to-market des dérivés de cash flow hedge de + 6,4 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

	31/12/2009	31/12/2008
Encours de dette USD converti en millions d'euros	418	0
dont à taux variable	0	0
% taux	100	0

	31/12/2009	31/12/2008
Encours de dépôt USD converti en millions d'euros	418	0
dont à taux variable	0	0
% taux	100	0

28. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

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

Au 31 décembre 2008

	TOTAL	CLASSEMENT			ÉCHÉANCE DU NOTIONNEL		
		CFH	FVH	TRADING	- D'1 AN	DE 1 À 5 ANS	+ 5 ANS
Couverture du risque de change							
<i>Cross currency swap</i>	849 417	849 417					849 417
Couverture risque de taux							
Swaps de variabilisation à CT	139 338			139 338	139 338		
Swaps de variabilisation à LT	50 000		50 000				50 000
Swaps de variabilisation fixe – fixe	198 000			198 000	50 000		148 000
Swaps de fixation	575 577	475 577		100 000	100 000		475 577
Couverture de matières premières							
Swaps							
Achat de call							
Vente de put							

Au 31 décembre 2009

	TOTAL	CLASSEMENT			ÉCHÉANCE DU NOTIONNEL		
		CFH	FVH	TRADING	- D'1 AN	DE 1 À 5 ANS	+ 5 ANS
Couverture du risque de change							
<i>Cross currency swap</i>	947 842	947 842					947 842
Couverture risque de taux							
Swaps de variabilisation à CT	399 450	399 450			399 450		
Swaps de variabilisation à LT	50 000		50 000				50 000
Swaps de variabilisation cappé LT	148 000			148 000			148 000
Swaps de fixation	192 368	192 368					192 368
Couverture de matières premières							
Swaps							
Achat de call							
Vente de put							

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

31/12/2008						
	ACTIF NON COURANT	ACTIF COURANT	TOTAL ACTIF	PASSIF NON COURANT	PASSIF COURANT	TOTAL PASSIF
Cash flow hedge	62 144	6 362	68 506	34 063	8 553	42 616
Fair value hedge	0	1 204	1 204	1 831	118	1 949
Non hedge	0	2 449	2 449	0	6 777	6 777
TOTAL	62 144	10 015	72 159	35 894	15 448	51 342

31/12/2009						
	ACTIF NON COURANT	ACTIF COURANT	TOTAL ACTIF	PASSIF NON COURANT	PASSIF COURANT	TOTAL PASSIF
Cash flow hedge	77 020	9 640	86 660	4 554	13 101	17 655
Fair value hedge		1 204	1 204	1 462	21	1 483
Non hedge		2 419	2 419		2 198	2 198
TOTAL	77 020	13 263	90 283	6 016	15 320	21 336

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, puis d'une conversion de ces flux sur la base du cours de change BCE 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 2009
Swaps de précouverture antérieurs à 2009	Étalement de soultes sur dérivés antérieur à 2009	1 351
Swaps de précouverture 2009	Reprise de capitaux propres : étalement des soultes de cash flow hedge réalisées sur 2009	-1 059
Swaps crédit-bail I1 et I3	Contrats couvrant la période 2002-2027 et 2003-2028 Un flux attendu chaque premier jour du trimestre	-970
Swaps crédit-bail I2	Contrats couvrant la période 2002-2016 Un flux attendu chaque premier jour du trimestre	
Swap CIL	Contrat couvrant les emprunts CIL sur la période 2009-2028	-1 044
Cross currency swap	Contrats couvrant les emprunts obligataires CHF jusqu'en juin 2019	3 544

29. GARANTIES

29.1. Garanties données

	31/12/2009			31/12/2008		
	RATP EPIC	AUTRES	TOTAL	RATP EPIC	AUTRES	TOTAL
Avals et cautions	1 337 232	1 147	1 338 379	1 851 052	29 843	1 880 895
dont						
- cautions auprès d'associations ou autres	2 022	0	2 022	2 022	17 476	19 498
- avantages au personnel	304 720	1 147	305 867	327 897	1 093	328 990
- opérations de « leasehold » sous locations	1 030 490		1 030 490	1 521 133		1 521 133
TOTAL	1 337 232	1 147	1 338 379	1 851 052	29 843	1 880 895

29.2. Garanties reçues

	31/12/2009			31/12/2008		
	RATP EPIC	AUTRES	TOTAL	RATP EPIC	AUTRES	TOTAL
Avals et cautions	154 509	15	154 524	139 159	3 632	142 791
dont opérations de « leasehold » sous locations	154 509			139 159		
TOTAL	154 509	15	154 524	139 159	3 632	142 791

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 3 206 M€ au 31 décembre 2009 contre 2 855 M€ au 31 décembre 2008.

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'élève au 31 décembre 2009 à 21 125 k€ et est amorti depuis 2008.

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

	31/12/2009	31/12/2008
Ressources du contrat STIF	1 867 006	1 829 751
Ressources des communes pour le maintien de dessertes déficitaires	16 219	16 969
Subventions d'investissements appelées sur l'exercice (État, STIF, RIF, autres)	249 762	196 732
Emprunts région Île-de-France souscrits sur l'exercice	26 798	16 061
Emprunts région Île-de-France remboursés sur l'exercice	19 544	18 404
Créances sur l'État et les collectivités	229 243	187 170
Créances sur le STIF	25 930	99 100
Dettes envers l'État et les collectivités	49 491	42 830
Dettes envers le STIF	15 131	10 600
Dettes financières envers la RIF	292 899	287 646

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.

	31/12/2009	31/12/2008
Avantages à court terme hors charges patronales ⁽¹⁾	1 690	1 276

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

Les autres avantages ne sont pas significatifs.

32. SOCIÉTÉS DU GROUPE

Pôle Transports	PAYS	% DE CONTRÔLE	% D'INTÉRÊT	MÉTHODE	VARIATION % D'INTÉRÊT
RATP Développement	France	100,00	97,32	IG	Variation % d'intérêt
RATP France Investissement (Cars Giraux)	France	100,00	97,32	IG	Variation % d'intérêt
Cité Bleue	France	50,00	48,66	IP	Variation % d'intérêt
CTVMI	France	100,00	97,32	IG	Variation % d'intérêt
Giroux Eure-et-Loir	France	100,00	97,32	IG	Variation % d'intérêt
Giroux Val-d'Oise	France	100,00	97,32	IG	Variation % d'intérêt
RATP Dév France Services	France	100,00	97,32	IG	Entrée de périmètre
SCI Parc de la Sainte-Claire	France	100,00	97,32	IG	Variation % d'intérêt
SCI Pimian	France	100,00	97,32	IG	Variation % d'intérêt
SCI La Procession	France	55,00	53,53	IG	Variation % d'intérêt
SCI Sofitim	France	50,00	48,66	IG	Variation % d'intérêt
STIVO	France	50,00	48,66	IP	Variation % d'intérêt
TIMBUS	France	50,03	48,69	IG	Variation % d'intérêt
TVM	France	100,00	97,32	IG	Variation % d'intérêt
Cars Perrier	France	100,00	97,32	IG	Variation % d'intérêt
SCI Perrier	France	100,00	97,32	IG	Variation % d'intérêt
EM Services	France	100,00	87,58	IG	Variation % d'intérêt
Equival SAS	France	50,00	48,66	IP	Variation % d'intérêt
FlexCité	France	100,00	49,63	IG	Variation % d'intérêt
FlexCité 77	France	100,00	49,63	IG	Variation % d'intérêt
FlexCité 91	France	100,00	49,63	IG	Variation % d'intérêt
FlexCité 93	France	100,00	49,63	IG	Variation % d'intérêt
FlexCité 94	France	100,00	49,63	IG	Variation % d'intérêt
Gembus	France	100,00	97,32	IG	Entrée de périmètre
Jacquemard et Cie	France	100,00	97,32	IG	Variation % d'intérêt
Mobicité	France	100,00	97,32	IG	Variation % d'intérêt
Orlyval Service (OVS)	France	100,00	96,35	IG	Variation % d'intérêt
SQYBUS	France	100,00	87,25	IG	Variation % d'intérêt
Société d'exploitation des lignes touristiques	France	25,00	24,32	MEE	Variation % d'intérêt
Société des lignes touristiques	France	51,00	49,63	IP	Variation % d'intérêt
Société des transports du bassin chellois	France	15,00	14,60	MEE	Variation % d'intérêt
TP2A	France	100,00	49,63	IG	Variation % d'intérêt
Bombela Operating Company	Afrique du Sud	51,00	49,63	IG	Variation % d'intérêt
EL Djazair	Algérie	100,00	97,32	IG	Entrée de périmètre
Eurailco GmbH	Allemagne	50,00	48,66	IP	Variation % d'intérêt
Trans Regio	Allemagne	50,00	36,54	IP	Variation % d'intérêt
Nanjing Anqing	Chine	16,32	15,88	MEE	Entrée de périmètre
Nanjing Huabei	Chine	11,47	11,16	MEE	Entrée de périmètre
Nanjing Huainan	Chine	18,30	17,81	MEE	Entrée de périmètre
Nanjing Maanshan	Chine	13,23	12,88	MEE	Entrée de périmètre
Nanjing JV	Chine	22,05	21,46	MEE	Entrée de périmètre
Séoul Ligne 9	Corée	36,00	35,03	MEE	Entrée de périmètre
Tramway Hong Kong	Hong Kong	45,00	43,79	MEE	Entrée de périmètre

	PAYS	% DE CONTRÔLE	% D'INTÉRÊT	MÉTHODE	VARIATION % D'INTÉRÊT
Pôle Transports					
VTCL	Chine	45,00	43,79	MEE	Entrée de périmètre
VT Korea	Corée	45,00	43,79	MEE	Entrée de périmètre
Veolia Transport RATP Asia	France	50,00	48,66	IP	Entrée de périmètre
VTR China	Chine	50,00	48,66	IP	Entrée de périmètre
VTR Korea	Corée	50,00	48,66	IP	Entrée de périmètre
RATP DEV USA LLC.	États-Unis	100,00	97,32	IG	Entrée de périmètre
Fullington Auto Bus Company	États-Unis	51,00	49,63	IG	Entrée de périmètre
Mc Donald Transit Asociates	États-Unis	51,00	49,63	IG	Entrée de périmètre
Autoline Toscane	Italie	100,00	97,32	IG	Variation % d'intérêt
Gest Spa	Italie	100,00	49,63	IG	Variation % d'intérêt
HERM	Italie	48,00	46,71	MEE	Entrée de périmètre
Modène	Italie	23,52	22,89	IP	Entrée de périmètre
Tram di Firenze	Italie	24,90	24,23	MEE	Variation % d'intérêt
Financière Transdev	France	49,89	49,89	MEE	
Groupe Transdev	France	25,60	25,60	MEE	
RATP International	France	100,00	100,00	IG	
ALEXA	Italie	37,00	37,00	MEE	
La Ferroviaria Italiana (LFI)	Italie	12,00	12,00	MEE	
LFI Services	Italie	12,00	12,00	MEE	
TFT SPA	Italie	12,00	12,00	MEE	
RFT SPA	Italie	12,00	12,00	MEE	
Pôle Ingénierie					
Financière Systra	France	50,00	50,00	IP	
Groupe Systra	France	50,00	35,87	IP	
Xelis	France	100,00	100,00	IG	
Pôle valorisation des espaces					
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	
Sortie de périmètre					
Giroux Transports Services	France	100,00	95,41	IG	Sortie de périmètre
Société Financière Groupe Perrier	France	100,00	95,41	IG	Sortie de périmètre
SCI 132 Ave du Général Leclerc	France	100,00	95,41	IG	Sortie de périmètre

33. HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Conformément à l'instruction AMF 206-10 du 19 décembre 2006 et aux obligations introduites par la LSF (article L. 820-3), les honoraires encourus du titre de l'audit des comptes consolidés et sociaux du Groupe sont les suivants :

MISSION DE COMMISSARIAT AUX COMPTES	31/12/2009	31/12/2008
RATP	542	633
PricewaterhouseCoopers	280	313
KPMG	0	320
Ernst and Young	262	
Filiales en intégration globale	431	311
PricewaterhouseCoopers	204	214
KPMG	90	97
Ernst and Young	57	
Autres	80	
TOTAL GROUPE	973	944

DILIGENCES/PRESTATIONS DIRECTEMENT LIÉES	31/12/2009	31/12/2008
RATP	159	100
PricewaterhouseCoopers	30	
KPMG	0	100
Ernst and Young	129	
Filiales en intégration globale	73	163
PricewaterhouseCoopers	18	163
Autres	55	
TOTAL GROUPE	232	263

34. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Néant.

Comptes sociaux

Rapport général des commissaires aux comptes page **74 /**

Bilan page **75 /**

Compte de résultat page **77 /**

Annexes aux comptes sociaux page **79 /**

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

Exercice clos le 31 décembre 2009

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 2009, 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 le paragraphe suivant ; 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 la note 1 relative à l'évolution du cadre réglementaire de la RATP et la note 2.1.2 « Immobilisations corporelles », la loi ORTF publiée le 9 décembre 2009 a :

- attribué à la RATP la qualité de gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France, dans la limite des compétences reconnues à Réseau ferré de France ;
- limité dans le temps l'exploitation des lignes existantes créées avant le 3 décembre 2009.

Pour chacune de ces deux missions, elle a précisé que la rétribution versée par le STIF devrait assurer une rémunération appropriée des capitaux engagés. Des décrets en Conseil d'État devront préciser les modalités d'application du dispositif prévu par la loi.

Dans l'attente de ces décrets d'application et de l'adaptation du cadre contractuel existant entre le STIF et la RATP, la RATP n'a pas été 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 DE NOS APPRÉCIATIONS

En application des dispositions de l'article L. 823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les appréciations auxquelles nous avons procédé, outre celle ayant conduit à la réserve mentionnée ci-dessus :

Terminaison de dix contrats de leasehold

La note 1 de l'annexe « Faits caractéristiques de la période » rend compte des opérations de dénouement par anticipation sur l'exercice 2009 de dix contrats de leasehold conclus avec des investisseurs étrangers. Elle indique que ces opérations ont généré un résultat exceptionnel de 70 millions d'euros et précise la nature et le montant des engagements financiers pris par la RATP à l'occasion de ces opérations.

Nous avons examiné ces opérations et leur traduction comptable et nous nous sommes assurés que la note 1 donne une information appropriée.

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 2009 » 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. VÉRIFICATIONS ET INFORMATIONS SPÉCIFIQUES

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 du conseil d'administration sur la gestion de l'EPIC RATP.

Fait à Neuilly-sur-Seine, le 26 mars 2010

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit
Paul Onillon
Associé

Ernst & Young et Autres
Christine Vitrac
Associée

Jean-Marc Montserrat
Associé

Bilan

Au 31 décembre 2009

(en milliers d'euros)	31/12/2009			31/12/2008
	BRUT	AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS (A DÉDUIRE)	NET	NET
ACTIF				
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	474 417	235 380	239 038	234 654
– Frais de recherche et développement	109 959	10 836	99 123	90 256
– Droit au bail	2 626	1 066	1 560	1 637
– Autres	361 833	223 478	138 354	142 760
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	20 034 543	9 588 187	10 446 355	9 889 905
– Terrains	400 871	–	400 871	384 551
– Constructions	8 357 156	3 447 251	4 909 905	4 910 575
– Installations techniques, matériel et outillage industriel	4 362 877	2 922 054	1 440 822	1 464 198
– Matériel de transport	4 736 001	3 064 395	1 671 605	1 602 598
– Autres	212 523	154 486	58 037	62 195
– En-cours, avances et acomptes	1 965 115	–	1 965 115	1 465 789
IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	953 974	23 216	930 758	453 754
– Participations	329 345	4 123	325 222	255 180
– Créances rattachées à des participations	2 340	–	2 340	2 420
– Autres titres immobilisés	–	–	–	–
– Prêts	99 890	213	99 677	93 297
– Autres	522 399	18 881	503 518	102 857
ACTIF IMMOBILISÉ (I)	21 462 934	9 846 784	11 616 151	10 578 313
Stocks et en-cours	189 672	32 391	157 281	142 649
Avances et acomptes versés sur commande	1 297	–	1 297	1 070
CRÉANCES	1 660 022	11 553	1 648 470	4 932 320
– Créances clients et comptes rattachés	121 499	5 912	115 587	113 921
– Créances État et autres collectivités publiques	233 577	–	233 577	264 263
– Autres	56 801	5 641	51 159	47 900
– Créances lease	1 248 146	–	1 248 146	4 506 236
ACTIF FINANCIER	495 411	30	495 381	209 934
Valeurs mobilières de placement	470 641	30	470 611	184 565
Disponibilités	24 770	–	24 770	25 369
Charges constatées d'avance	90 763	–	90 763	54 933
ACTIF CIRCULANT (II)	2 437 166	43 974	2 393 192	5 340 906
Frais d'émission d'emprunts (III)	9 541	–	9 541	10 022
Primes de remboursement des obligations (IV)	11 752	–	11 752	8 896
Écarts de conversion actif (V)	30 712	–	30 712	533
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III + IV + V)	23 952 105	9 890 758	14 061 347	15 938 670

<i>(en milliers d'euros)</i>	31/12/2009	31/12/2008
PASSIF		
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition	250 700	250 701
Écarts de réévaluation.	230 796	231 140
Dotations en capital	283 367	283 367
RÉSERVES	294 699	285 371
– Réserve provenant de la cession de biens mis à disposition par le STIF et désaffectés (emploi) ..	184 519	184 419
– 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	42 890
– Réserve générale	57 926	57 926
Report à nouveau	1 071 205	946 209
Résultat de l'exercice (excédent ou perte)	152 778	124 995
SITUATION NETTE	2 283 545	2 121 785
Subventions d'investissement	2 678 327	2 527 300
Provisions réglementées	430 772	441 016
CAPITAUX PROPRES (I)	5 392 643	5 090 101
Provisions pour risques	122 526	116 541
Provisions pour charges.	148 004	156 655
PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES (II)	270 530	273 196
DETTES FINANCIÈRES	5 867 986	4 850 915
– Prêts de la région d'Île-de-France..	292 899	285 646
– Emprunts obligataires.	4 287 185	3 995 784
– Emprunts et dettes à des établissements de crédit (soldes créditeurs de banques)	126 766	152 032
– Emprunts et dettes financières divers	1 075 866	346 625
– Intérêts courus non échus	85 270	70 828
Avances et acomptes reçus sur commandes en cours	2 780	1 036
Dettes fournisseurs et comptes rattachés.	162 807	205 094
Dettes fiscales et sociales..	441 217	417 129
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	425 982	315 752
Autres dettes.	107 591	99 045
Dettes lease	1 268 190	4 575 867
Produits constatés d'avance.	90 765	109 761
DETTES (III)	8 367 319	10 574 599
Écarts de conversion passif (IV)	30 856	774
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III + IV)	14 061 347	15 938 670
Endettement financier net	4 821 503	4 484 464
(indicateur RATP dont le calcul détaillé figure en annexe 13c)		

Compte de résultat

(en milliers d'euros)

	31/12/2009	31/12/2008	VAR. %
PRODUITS D'EXPLOITATION	4 476 327	4 422 624	1,2 %
Chiffre d'affaires	4 133 669	4 074 547	
– Produits du transport (prestations de service)	3 889 059	3 815 773	1,9%
– Produits des activités annexes	109 575	118 203	– 7,3%
– Prestations de services autres que les produits de transport	131 675	133 604	– 1,4%
– Ventes de produits résiduels	3 359	6 968	– 51,8%
Produits divers	236 409	238 585	– 0,9 %
– Production stockée	1 319	– 1 069	NS
– Production immobilisée	83 685	82 277	1,7 %
– Reprises sur provisions et transferts de charges	108 094	89 650	20,6 %
– Subventions d'exploitation	617		100,0%
– Autres produits	42 693	67 728	– 37,0%
Produits en atténuation des charges d'amortissements	106 249	109 491	– 3,0%
– Reprise sur provisions spéciales de réévaluation	10 091	10 290	– 1,9 %
– Quote-part des subventions d'investissement virée au compte de résultat de l'exercice	96 158	99 201	– 3,1%
CHARGES D'EXPLOITATION	4 129 522	4 063 502	1,6 %
Consommations en provenance de tiers	835 795	819 268	2,0%
Énergie	171 435	189 967	– 9,8%
– Énergie électrique	84 197	85 389	– 1,4%
– Carburants	73 623	91 670	– 19,7%
– Chauffage	13 615	12 908	5,5%
Frais relatifs aux lignes affrétées	24 810	24 202	2,5%
Charges de circulation SNCF	20 664	19 992	3,4%
Matières et autres charges externes	618 887	585 106	5,8 %
– Matières et fournitures diverses	182 374	177 101	3,0 %
– Autres charges externes	436 513	408 006	7,0 %
Impôts, taxes et versements assimilés	228 452	217 760	4,9 %
Charges de personnel	2 345 558	2 274 069	3,1 %
– Salaires et traitements	1 646 754	1 601 829	2,8 %
– Charges sociales	689 937	659 871	4,6 %
– Résultat des régimes spéciaux	8 867	12 369	– 28,3 %
Dotations aux amortissements et aux provisions	682 022	719 489	– 5,2%
– Sur immobilisationsdotations aux amortissements	626 751	613 546	2,2 %
– Sur immobilisationsdotations aux provisions	259	655	– 60,5 %
– Sur actif circulantdotations aux provisions	5 451	7 501	– 27,3 %
– Pour risques et chargesdotations aux provisions	49 562	97 788	– 49,3 %
Autres charges	37 694	32 915	14,5%
RÉSULTAT D'EXPLOITATION (I)	346 805	359 122	– 3,4 %

	31/12/2009	31/12/2008	VAR. %
PRODUITS FINANCIERS	84 262	98 029	- 14,0 %
- De participation	4 291	7 180	- 40,2 %
- D'autres valeurs mobilières et créances de l'actif immobilisé	347	470	- 26,2 %
- Autres intérêts et produits assimilés	75 773	82 154	- 7,8 %
- Reprises sur provisions et transferts de charges	104	478	- 78,3 %
- Différences positives de change	633	2	NS
- Produits nets sur ces de valeurs mobilières de placement	3 115	7 746	- 59,8 %
- Produits financiers Athènes			-
CHARGES FINANCIÈRES	301 630	304 224	- 0,9 %
- Intérêts et charges assimilés	296 009	298 002	- 0,7 %
- Dotations aux amortissements et aux provisions	4 956	5 806	- 14,6 %
- Différences négatives de changes	664	5	NS
- Charges nettes sur cessions de valeurs mobilières de placement...		410	- 100,0 %
RÉSULTAT FINANCIER (II)	- 217 368	- 206 195	5,4 %
RÉSULTAT COURANT (I + II)	129 437	152 927	- 15,4 %
PRODUITS EXCEPTIONNELS	84 848	14 995	NS
- Sur opérations de gestion	3 111	1 337	132,6 %
- Sur opérations en capital	601	333	80,3%
- Produits exceptionnels Lease	74 821	10 461	NS
- Autres produits exceptionnels	4 487	136	NS
- Reprises sur provisions et transferts de charges	1 829	2 728	- 32,9%
CHARGES EXCEPTIONNELLES	27 208	9 538	185,3 %
- Sur opérations de gestion	969	2 376	- 59,2 %
- Autres charges exceptionnelles	25 172	6 351	NS
- Dotations aux amortissements et aux provisions	1 067	810	31,7 %
RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	57 640	5 457	NS
Participation des salariés aux résultats	34 300	33 389	2,7 %
Impôts sur les bénéfices			-
TOTAL PRODUITS	4 645 438	4 535 647	
TOTAL CHARGES	4 492 660	4 410 652	
RÉSULTAT	152 778	124 995	22,2 %

Annexe aux comptes sociaux

Arrêté au 31 décembre 2009. Les états financiers sont présentés en milliers d'euros sauf exceptions mentionnées.

Les comptes au 31 décembre 2009 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 26 mars 2010.

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 des lignes confiés aux opérateurs de transport public.

Jusqu'à l'entrée en vigueur de ce règlement, la RATP bénéficiait de droits d'exploitation perpétuels sur les lignes qui lui avaient été confiés 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 Ile-de-France en modifiant les dispositions de l'ordonnance de 1959.

Ainsi la loi :

- modifie le régime de propriété des biens historiquement mis à disposition ou créés par la RATP à compter du 1^{er} janvier 2010 ;
- 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 RFF), dont elle assure l'exploitation à la date du 1^{er} janvier 2010 ;
- 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 à tous les opérateurs d'Ile-de-France 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.

Dans l'attente des décrets d'application prévus par la loi ORTF et de l'adaptation du cadre contractuel de la RATP, devant notamment préciser la rémunération de la RATP au titre de ses missions de gestionnaire d'infrastructure et d'exploitant de lignes ainsi que les conditions de remise au STIF des biens à l'échéance des droits d'exploitation, les comptes arrêtés au 31 décembre 2009 ne prennent pas en compte les dispositions de la loi ORTF induisant notamment la limitation dans le temps des droits de lignes de transport urbain confiés à la RATP.

Dans ce contexte, la RATP a maintenu dans ses comptes les modalités d'amortissement et d'évaluation des actifs immobilisés appliquées antérieurement, et n'a pas été en mesure de déterminer les flux futurs de trésorerie liés à ces actifs.

Les conséquences comptables et financières de ces nouvelles dispositions législatives sont en cours d'analyse.

Nouvelles émissions obligataires

La RATP a émis l'équivalent de 698 M€ sur l'année 2009 soit :

- 600 M€ en septembre (échéance 2021) avec un taux coupon de 4 % ;
- 150 MCHF en juillet (98 M€ à échéance juin 2019) avec un taux coupon de 2,929 %.

Contrat de leasehold

En 2009, 10 contrats de leasehold ont été dénoués par anticipation. Ces opérations ont généré un résultat supplémentaire de 70 M€ correspondant d'une part, à la net present value restant à étaler sur ces contrats (45 M€), et, d'autre part, à un gain supplémentaire net de frais généré et encaissé lors de la négociation de la clôture de ces contrats (25 M€).

Lors de ces clôtures anticipées, les banques ou assureurs ont souhaité conserver une partie des dépôts. Par conséquent, le coût de la levée d'option vis-à-vis de l'investisseur américain a dû être financé par des emprunts. Afin de négocier au mieux les conditions d'emprunts, la RATP a mis en place des opérations de cash collatéral auprès des banques prêteuses qu'elle a financées par l'émission de billets de trésorerie. L'impact de ces financements est nul sur l'endettement.

POSTES DU BILAN IMPACTÉS PAR LES FERMETURES ANTICIPÉES DE CONTRATS	31/12/2009	31/12/2008	VARIATION
Immobilisations financières (dépôts conservés)	419 913	16 293	403 620
Actifs financiers (cash collatéraux)	367 319	0	367 319
TOTAL ACTIF	787 232	16 293	770 939
Dettes financières (emprunts pour levée de l'option)	420 150	16 530	403 620
Dettes financières (billets de trésorerie)	367 319	0	367 319
TOTAL PASSIF	787 469	16 530	770 939
IMPACT NET	237	237	0

Participation dans Transdev

Dans le cadre du rapprochement entre Transdev et Veolia Transport, la RATP cédera sa part de 25,6 % de Transdev, en échange d'actifs français et internationaux appartenant actuellement à Transdev et à Veolia Transport. Cette opération devra être soumise à l'accord des autorités de la concurrence avant d'être opérationnelle.

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 cinq à dix ans en fonction de la durée d'utilisation du système ;
 - les logiciels et le matériel acquis pour la mise en service du système sont sur une durée de trois 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 affermés 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^{er} janvier 2010

En liaison avec le règlement européen OSP du 23 octobre 2007 entré en vigueur le 3 décembre 2009, la loi ORTF (paragraphe 1 Faits caractéristiques de la période) modifie à compter du 1^{er} janvier 2010 le régime de propriété des biens créés par la RATP ou historiquement mis à sa disposition en distinguant quatre catégories d'actifs.

- La 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^{er} 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^{er} janvier 2010 à titre gratuit. Le STIF entrera en possession de ces biens à l'expiration des contrats d'exploitation de services. Un décret en Conseil d'État définira les conditions notamment financières de remise de ces biens au STIF à l'expiration des contrats de sorte qu'il n'en résulte pour la RATP aucune perte de valeur.
- Les autres biens affectés à l'exploitation, autres que ceux mentionnés aux deux paragraphes précédents, sont apportés en pleine propriété à la RATP au 1^{er} janvier 2010 ; à l'expiration des contrats de services, le STIF dispose néanmoins d'un droit de reprise de ces biens. Un décret en Conseil d'État devra déterminer les modalités financières de transfert de ces biens au 1^{er} janvier 2010,

le délai pendant lequel le STIF peut exercer son droit de reprise et les modalités financières de reprise de ces biens par le STIF.

- 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^{er} janvier 2010, apportés en pleine propriété à la RATP. Ces transferts à la RATP donnent lieu au versement d'une indemnité au STIF. Un décret en Conseil d'État devra fixer les modalités financières de transfert de ces biens.

Les conséquences comptables et financières des nouvelles dispositions législatives, qui induisent notamment la limitation dans le temps des droits d'exploitation des lignes de transports, sont en cours d'analyse.

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^{er} janvier 2005, la RATP a appliqué la méthode de reconstitution du coût historique amorti.

Certains actifs ont bénéficié de subventions d'investissements.

Conformément au règlement CRC 2004-06, les coûts de démantèlement du matériel roulant ferroviaire font l'objet d'une provision pour charges en contrepartie de leur inscription à l'actif immobilisé en tant que composants amortis sur la durée d'utilisation des trains.

Les amortissements pour dépréciation sont calculés suivant la méthode linéaire, en fonction des durées d'utilisation définies par les techniciens de la RATP. Les durées d'utilités 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 :

BÂTIMENTS	DURÉES D'UTILISATION
Gros œuvre des bâtiments	70 à 100 ans
Second œuvre et aménagements des bâtiments	6 à 30 ans

INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES	DURÉES D'UTILISATION
Gros œuvre des tunnels, points d'arrêts, accès	35 à 140 ans
Aménagements des points d'arrêts et accès	15 à 40 ans
Voies	10 à 50 ans
Alimentation courant de traction métro	5 à 50 ans
Caténaires RER – tramway	15 à 50 ans

SIGNALISATION DES VOIES ET SYSTÈME D'AIDE À LA CONDUITE DES TRAINS	DURÉES D'UTILISATION
Système d'automatisation de l'exploitation des trains (SAET)	5 à 35 ans

Pilotage automatique	15 à 30 ans
Signalisations des voies	10 à 40 ans

MATÉRIELS ROULANTS	DURÉES D'UTILISATION
Matériels roulants ferrés	20 à 40 ans
Matériels roulants bus	4 à 10 ans
Véhicules de tourisme	5 ans

INSTALLATIONS ET ÉQUIPEMENTS, MATÉRIEL ET OUTILLAGE	DURÉES D'UTILISATION
Appareils élévateurs et translateurs	10 à 40 ans
Portillons automatiques, tourniquets d'admission des voyageurs	10 à 20 ans
Matériel à imprimer, délivrer et oblitérer les titres de transport	5 à 10 ans
Télécoms et alarmes	5 à 15 ans
Installations électriques	5 à 30 ans
Postes de transformation de courant	10 à 100 ans
Matériel d'épuisement et ventilation	15 à 30 ans
Équipements et matériel de climatisation	5 à 10 ans
Équipements de sonorisation et d'affichages lumineux	10 à 30 ans
Matériel et outillage	5 à 30 ans
Autres matériels et mobiliers	3 à 15 ans

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.

Dans l'attente des décrets et conventions prévus par la loi ORTF et de l'adaptation du cadre contractuel de la RATP, il n'a pas été réalisé de test de dépréciation au 31 décembre 2009.

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^{er} janvier 1949 – date de création de la RATP – des actifs mis à disposition de la RATP à cette date et qui subsistaient au bilan du 31 décembre 1976.

Les écarts de réévaluation figurant en capitaux propres sont issus de la réévaluation pratiquée en 1963 sur la base de 1959 pour 8,6 M€ et de la réévaluation des biens non amortissables opérée en 1978 sur la base de 1976 pour 222,6 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€.

En application des textes créant et régissant la RATP, les plus-values et moins-values sur cessions d'actifs immobiliers alimentent directement des comptes de réserves, une distinction étant opérée selon qu'il s'agit de biens mis à disposition ou de biens créés par la Régie. Ces réserves procurent, selon des dispositions prises en accord avec les autorités de tutelle, des ressources finançant l'acquisition d'immobilisations nouvelles.

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 dessertes déficitaires

La RATP perçoit, dans le cadre du dispositif prévu à l'article 8 paragraphe 6 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 demandereses.

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 survenant hors du cadre des activités ordinaires de l'entreprise dont le montant est significatif et qui présentent un caractère non récurrent.

L'analyse du résultat exceptionnel figure dans la note 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 six mois pour ce type d'intervention. En conséquence, aucune provision comptable n'a été enregistrée dans les comptes 2009. En 2009, les dépenses engagées à ce titre s'élèvent à 0,9 M€.

La RATP répond également aux nouvelles obligations fixées par le décret du 13 juillet 2001 en procédant régulièrement à des mesures du niveau d'empoussièrement.

Par ailleurs, une étude interne a été menée afin de recenser les cas de maladies professionnelles liées à l'amiante et d'évaluer leurs conséquences financières pour l'entreprise. Une provision couvre l'intégralité du risque lié aux cas déclarés ou ayant fait l'objet d'actions contentieuses. Bien qu'il ne soit pas possible de préjuger de l'impact financier des actions futures, la RATP considère que la provision inscrite au bilan au 31 décembre 2009 pour 1,9 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 2009, 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 2009 à 325 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 2009 à 74 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 2009 à 157 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 de 127 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 : 16,9 M€ ;
- engagements relatifs aux médailles du travail : 18 M€ ;
- engagements relatifs à la cessation progressive d'activité : 10 M€ ;
- engagements relatifs à l'assurance chômage : 10,5 M€ ;
- engagements relatifs aux congés maladie longue durée : 6,2 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 2009 est de 4,75 % au lieu de 5,25 % au 31 décembre 2008. Ce taux comprend l'inflation.

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/2009	31/12/2008
Taux d'actualisation	4,75 %	5,25 %
Taux d'inflation	2,00 %	2,00 %
Profil de carrière inflation comprise	3,60 %	3,60 %
Table de mortalité	TGH05/TGF05	TGH05/TGF05
Age de départ à la retraite	55,6 ans	55,6 ans
Taux de turnover	0,00 %	0,00 %

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 décembre 2009

Engagements dérivés par maturité en M€

	31/12/2009	31/12/2008
Engagements de swaps euro adossés à la dette long terme		
Maturité < 1 an	0	50
Maturité (1 an – 5 ans)	0	0
Maturité > 5 ans	366	648
Engagements de cross currency swaps adossés à la dette long terme		
Maturité < 1 an	0	0
Maturité (1 an – 5 ans)	100	0
Maturité > 5 ans	847	849
Engagements de swaps adossés à la dette court terme		
Swap OIS Maturité < 1 an	400	139
FRA Maturité < 1 an	0	100
TOTAL DES ENGAGEMENTS DE SWAPS EN M€	1 713	1 786

Engagements dérivés par type d'adossement en M€

	31/12/2009	31/12/2008
A Swaps adossés à la dette long terme		
1) Swap de variabilisation (hors <i>currency swap</i>)		
Swaps (contre taux court)	50	100
Swaps (contre taux longs)	148	148
2) Swap de fixation (hors <i>currency swap</i>)		
Swaps (contre taux court)	168	450
Swaps (contre taux long)	0	0
3) Autres		
Basis swaps	0	0
FRA	0	100
Cross <i>currency swap</i>	947	849
B) Swap adossés à la dette court terme		
Swaps Eonia	400	139
TOTAL DES ENGAGEMENTS DE SWAPS EN M€	1 713	1 786

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 décembre 2009 (en M€), hors PEE :

AVANT PRISE EN COMPTE DES INSTRUMENTS DÉRIVÉS		APRÈS PRISE EN COMPTE DES INSTRUMENTS DÉRIVÉS	
Dette obligataire	3 977	Dette obligataire	3 977
À taux fixe	3 977	À taux fixe	3 779
À taux variable	0	À taux variable	198
Dette courte (BT)	504	Dette courte (BT)	504
À taux fixe	504	À taux fixe	104
À taux variable	0	À taux variable	400

Engagements d'options au 31 décembre 2009

Engagements d'options euro (gestion de la dette long terme) en M€

Maturité < 1 an	0
Maturité (1 an – 5 ans)	0
Maturité > 5 ans	366

Détail des options euro (gestion de la dette long terme) en M€

VENTE	CAP	0
Achat	Cap	148
Vente	Floor	148
Achat	Floor	0
Vente	Swaption	50
Achat	Swaption	50
Call automatique		0

L'ensemble des opérations de couverture à fin décembre 2009 s'est traduit par un résultat financier de – 7,15 M€ décomposé comme suit : – 11,10 M€ imputables aux opérations en cours (portage) et 3,95 M€ d'étalement comptable de soultes et de primes.

Sensibilité de la dette à taux variable à la date du 31 décembre 2009 :

Au 31 décembre 2009, compte tenu de l'ensemble des encours de dérivés (swaps, cap, floors), les positions à taux variable représentent 4,98 % de la dette obligataire (hors PEE), soit 198 M€.

Pas de sensibilité à court terme :

L'encours de billet de trésorerie s'élève, hors Plan d'épargne entreprise, à 504 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 31/12/09 (M€)
Swap (hors <i>currency swaps</i>)	– 4,33
Cross <i>currency swap</i>	+ 73,64
Produits structurés	– 0,37
Options	0,00
TOTAL	68,94

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 décembre 2009

(hors partie change des *cross currency swaps*) : – 4,70 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 2009 au regard de la dette en devise couverte.

DETTES ÉMISES		SWAPS DE DEVISES			
MONTANTS K DEVISES	DEVISES	BRANCHES EMPRUNTEUSES		BRANCHES PRÊTEUSES	
		MONTANTS K DEVISES	DEVISES	MONTANTS K DEVISES	DEVISES
1 510	CHF	1 510	CHF	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 2009, aucune couverture n'a été mise en place.

5. NOTES D'INFORMATION RELATIVES 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 (« leasehold »)
Note 5.12.	Analyse du résultat exceptionnel	Note 5.21b.	Engagements 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 2009

	A	B	C	D	E
SITUATION ET MOUVEMENTS	VALEUR BRUTE AU 31/12/2008	AUGMENTATIONS	VIREMENTS DE POSTE À POSTE	DIMINUTIONS	VALEUR BRUTE À LA CLÔTURE DE L'EXERCICE ⁽¹⁾
Immobilisations incorporelles					
– Frais de recherche et développement	96 554	0	13 404	0	109 959
– Droit au bail	2 626	0	0	0	2 626
– Autres					
Logiciels en service	336 284	0	22 669	– 34 282	324 671
Logiciels en cours	29 881	21 676	– 14 396	0	37 162
TOTAL	465 346	21 676	21 677	– 34 282	474 418
Immobilisations corporelles					
– Terrains	390 710	0	13 235	– 3 074	400 871
– Constructions	8 122 022	0	175 299	– 34 966	8 262 355
– Constructions sur sol d'autrui	93 799	0	1 002	0	94 801
– Installations techniques, matériel et outillage industriels	4 278 671	0	180 954	– 96 748	4 362 877
– Matériel de transport	4 547 972	5 983	268 363	– 86 316	4 736 001
– Autres	214 666	0	16 443	– 18 586	212 523
– Immobilisations corporelles en cours	1 465 789	1 176 299	– 676 973	0	1 965 115
TOTAL	19 113 629	1 182 282	– 21 677	– 239 690	20 034 543
Immobilisations financières					
– Participations	259 345	70 000	0	0	329 345
– Créances rattachées à des participations	2 420	90	0	– 170	2 340
– Autres titres immobilisés					
– Prêts ⁽²⁾ ⁽⁴⁾	93 558	11 558	0	– 5 226	99 890
– Autres (dépôts et cautions) ⁽³⁾	118 680	410 032	0	– 6 313	522 399
TOTAL	474 003	491 680	0	– 11 709	953 974
ENSEMBLE	20 052 978	1 695 638	– 0	– 285 681	21 462 935

(1) La valeur brute à la clôture de l'exercice est la somme algébrique des colonnes précédentes (A + B + C + D = E).

(2) La variation nette des prêts se décompose en :

– 1 516	Prêts au personnel (dont intérêts courus – 105 k€)
7 848	Autres prêts
6 332	

(3) Dont mise en place de dépôt suite aux clôtures de leasehold survenues en 2009.

(4) Dont intérêts courus sur les dépôts mis en place suite aux clôtures de leasehold

Note 5.2. Tableau des amortissements au 31 décembre 2009

SITUATION ET MOUVEMENTS	A	B	C	D
	AMORTISSEMENTS CUMULÉS AU DÉBUT DE L'EXERCICE	AUGMENTATIONS DOTATIONS DE L'EXERCICE	DIMINUTIONS D'AMORTISSEMENTS DE L'EXERCICE	AMORTISSEMENTS CUMULÉS À LA FIN DE L'EXERCICE ⁽¹⁾
Immobilisations incorporelles				
– Frais de recherche et développement	6 298	4 538	0	10 836
– Droit au bail	988	77	0	1 065
– Autres	223 406	30 368	– 30 296	223 478
TOTAL	230 692	34 983	– 30 296	235 379
Immobilisations corporelles				
– Constructions	3 225 107	163 185	– 22 585	3 365 707
– Constructions sur sol d'autrui...	80 138	1 404	0	81 542
– Installations techniques, matériel et outillage industriel	2 814 473	202 585	– 95 004	2 922 054
– Matériel de transport	2 945 374	204 214	– 85 193	3 064 395
– Autres	152 471	20 347	– 18 332	154 486
TOTAL	9 217 563	591 735	– 221 114	9 588 184
– Frais d'émission des emprunts	10 713	1 910	– 6 015	6 608
TOTAL	10 713	1 910	– 6 015	6 608
Primes de remboursement des obligations	10 151	1 854	0	12 005
ENSEMBLE	9 469 119	630 482	– 257 425	9 842 176

(1) Les amortissements cumulés à la fin de l'exercice sont la somme algébrique des colonnes précédentes (A + B + C = D)

Part des biens affectée à la fonction assureur social

	Biens affectés à la fonction assureur
• Logiciels (autres immobilisations incorporelles) :	483
• Constructions :	118
• Constructions sur sol d'autrui :	0
• Matériel et outillage industriels :	1 095
• Matériel de transport :	0
• Autres :	185
	<hr/> 1 881

Note 5.3. Tableau des provisions au 31 décembre 2009

SITUATIONS ET MOUVEMENTS	A	B	C	D		E
	PROVISIONS AU DÉBUT DE L'EXERCICE	AUTRES RECLASSEMENTS	AUGMENTATIONS : DOTATIONS DE L'EXERCICE	DIMINUTIONS : REPRISES DE L'EXERCICE POUR UTILISATION		PROVISIONS À LA FIN DE L'EXERCICE (A + B + C - D = E)
				DÉPENSES	AJUSTEMENT	
Provisions réglementées (provision spéciale de réévaluation)	441 016	0	0	10 091	153	430 772
TOTAL 1	441 016	0	0	10 091	153	430 772
Provisions pour risques et charges						
– Provisions pour risques						
• Provisions pour litiges ⁽¹⁾	70 747	0	10 084	1 022	6 795	73 014
• Provisions pour accidents de droit commun	37 643	0	21 919	16 313	178	43 071
• Provisions pour risques d'exploitation ou financiers	5 566	0	1 944	3 045	0	4 465
• Autres provisions pour risques exceptionnels	2 584	0	1 067	863	813	1 975
	116 540	0	35 014	21 243	7 786	122 525
– Provisions pour charges						
• Autres provisions pour charges ⁽²⁾	156 656	489	15 615	22 038	2 718	148 004
	156 656	489	15 615	22 038	2 718	148 004
TOTAL 2	237 196	489	50 629	43 281	10 504	270 529
Provisions pour dépréciations						
– Immobilisations incorporelles	6 159	0	259	6 418	0	0
– Immobilisations Financières	20 249	0	3 072	0	104	23 217
– Stocks	30 213	0	4 489	2 311	0	32 391
– Créances clients et comptes rattachés	11 019	0	869	942	5 035	5 911
– Valeurs Mobilières de Placement	0	0	30	0	0	30
– Autres	6 866	0	92	0	1 316	5 642
TOTAL 3	74 506	0	8 811	9 671	6 455	67 191
ENSEMBLE	788 718	489	59 440	63 043	17 112	768 492
<i>Affectations :</i>						
<i>Exp. : opérations d'exploitation</i>	765 885	489	55 271	62 180	16 195	743 270
<i>Fin. : opérations financières</i>	20 249	0	3 102	0	104	23 247
<i>Exc. : opérations exceptionnelles</i>	2 584	0	1 067	863	813	1 975
	788 718	489	59 440	63 043	17 112	768 492

- (1) Ces provisions comprennent d'une part, des provisions pour litiges et contentieux à caractère commercial ou prud'homal et, d'autre part, une provision pour contrôle fiscal. Le contrôle fiscal démarré en 2007 et portant sur les exercices 2004 à 2006 est toujours en cours. La provision constatée dès 2007 à partir des demandes formulées par l'administration fiscale a été mise à jour en 2009.
- (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.).

Note 5.4. Tableau des stocks en valeur brute au 31 décembre 2009

	31/12/2009	31/12/2008
– Matières premières et consommables	186 408	170 917
– Prestations de services en cours	3 264	1 945
TOTAL	189 672	172 862

Note 5.5. Tableau des charges et produits constatés d'avance au 31 décembre 2009

	31/12/2009		31/12/2008	
	CHARGES	PRODUITS	CHARGES	PRODUITS
Exploitation	8 359	27 265	5 798	31 676
Financier	80 016	53 705	46 528	67 527
Exceptionnel	2 389	9 795	2 606	10 557
TOTAL	90 764	90 765	54 932	109 760

Note 5.6. Tableau des frais d'émission des emprunts au 31 décembre 2009

	MONTANTS NETS DÉBUT D'EXERCICE	AUGMENTATIONS	DIMINUTIONS (DOTATIONS ET RÉGULARISATIONS)	MONTANTS NETS FIN D'EXERCICE
Frais d'émission des emprunts ⁽¹⁾	10 022	1 430	- 1 910	9 541
TOTAL	10 022	1 430	- 1 910	9 541

(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 2009

	31/12/2008	AUGMENTATIONS	DIMINUTIONS	31/12/2009
Contre valeur des immobilisations mises à disposition	250 701		2	250 700
Écarts de réévaluation ⁽³⁾	231 140		345	230 796
Dotations en capital	283 367			283 367
Réserves statutaires	184 419	100		184 519
Réserves provenant de la cession des biens immobiliers créées par la RATP	43 026	9 229		52 255
Réserve générale	57 926			57 926
Report à nouveau ⁽¹⁾⁽²⁾	946 209	124 995		1 071 205
Résultat net	124 995	152 778	124 995	152 778
Subventions d'investissement	2 527 300	249 663	98 637	2 678 327
Provisions réglementées ⁽³⁾	441 016	0	10 244	430 772
TOTAL	5 090 101	536 765	234 222	5 392 643

(1) Le résultat de l'exercice 2008 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 2009**Note 5.8.1. Réévaluation de 1976**

SITUATION ET MOUVEMENTS	ÉCART À L'OUVERTURE DE L'EXERCICE		VARIATION DE L'ÉCART AU COURS DE L'EXERCICE		ÉCART À LA CLÔTURE DE L'EXERCICE	
	VALEUR BRUTE DES IMMOBILISATIONS	AMORTISSEMENTS OU PROVISIONS CUMULÉS	SUR RÉFORMES	DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS	VALEUR BRUTE DES IMMOBILISATIONS	AMORTISSEMENTS OU PROVISIONS CUMULÉS
Immobilisations corporelles						
- Terrains	222 568	0	- 345	0	222 223	0
- Constructions	1 197 992	761 246	- 1 479	7 641	1 196 512	768 888
- Installations techniques, matériel et outillage industriels	71 063	70 412	- 2 492	- 2 343	68 571	68 070
- Matériel de transport...	71 134	67 999	- 1 223	- 249	69 911	67 751
- Autres	485	0	0	0	485	0
	1 563 241	899 658	- 5 539	5 050	1 557 703	904 708
Immobilisations financières						
- Participations	15	0	0	0	15	0
	15	0	0	0	15	0
TOTAL	1 563 257	899 658	- 5 539	5 050	1 557 718	904 708
					Position nette	653 010

Note 5.8.2. Réévaluation de 1963 (base 1959)

Écart de réévaluation	8 557
TOTAL	661 567

Note 5.9. Détail du chiffre d'affaires au 31 décembre 2009

	31/12/2009	31/12/2008
Recettes du trafic (hors Orlyval)	1 973 435	1 941 527
Compensation tarifaire	0	0
Bande Passante (partage des risques avec le STIF)	37 819	12 216
Contribution additionnelle	0	0
Recettes totales du trafic HT	2 011 254	1 953 743
Contribution incitative à la vente	0	0
Bonus qualité de service	15 010	10 777
C11 – contribution aux charges d'exploitations	875 710	860 760
C12 – contribution aux charges d'impôts et taxes	162 765	154 318
C13 – contribution à l'écart entre l'indexation des R7 selon modalité C11 et décisions tarifaires	-13 210	37 240
C2 – contribution au financement des investissements	787 700	755 329
Autres produits du transport	49 831	43 606
1 – Produits du transport HT	3 889 059	3 815 773
2 – Produits des activités annexes HT	92 918	100 009
3 – Pénalités forfaitaires	16 657	18 193
4 – Autres prestations de services	135 035	140 572
Chiffre d'affaires ⁽¹⁾	4 133 669	4 074 547

(1) Chiffre d'affaires déterminé conformément aux règles précisées au paragraphe 2.3.1

Note 5.10. Recettes voyageurs TTC 31 décembre 2009 affectées par nature de titre de transport

(en M€)	RECETTES AFFECTÉES		
	31/12/2009	EN %	31/12/2008
Réseaux RATP : MÉTRO, RER et AUTOBUS	2 081 974	100 %	2 048 311
– Cartes « orange » mensuelles, hebdomadaires et annuelles	1 184 790	56,91 %	1 162 509
– Autres abonnements (police, émeraude, amethyste)	111 134	5,34 %	107 339
– Billets	693 825	33,33 %	689 416
– Forfaits zonaux (titres Mobilis, tickets jeunes)	32 732	1,57 %	31 332
– Titres non compensés (Paris-visite, Orlybus, Roissybus)	57 963	2,78 %	56 031
– Cartes hebdomadaires, abonnements scolaires subventionnés, pompiers, Noctambus	1 529	0,07 %	1 684
RRR TTC accordés sur ventes de titres de transport	-2 563		-2 664
Services de transports et de locations TTC	6 631		4 767
Recettes TTC/abonnements longs (frais de dossier)	7 241		6 240
Recettes Orlyval TTC	22 274		22 725
Recettes voyageurs TTC exercices antérieurs	3 506		-1 058
ENSEMBLE DES RÉSEAUX	2 119 062		2 078 321

Note 5.11. Compte de résultat de la protection sociale RATP

	RÉSULTATS 2009	RÉSULTATS 2008
Risque maladie		
– Cotisations patronales	237 864	222 465
– Remboursement CSG (ACOSS) et cotisations ouvrières	106 603	102 322
– Contribution de la CNSA	– 766	804
– Prestations en nature	– 235 354	– 227 989
– Prestations en espèces (ID, maintien du salaire)	– 55 030	– 55 772
– Prestations de l'Espace santé	– 9 161	– 9 037
– Charges du régime spécial (y compris compensation généralisée)	– 1 310	– 2 757
– Coût de gestion (nets)	– 17 508	– 17 718
Compensation bilatérale avec la CNAM		
– Cotisations du régime spécial versées	– 281 192	– 266 231
– Réfaction pour frais de gestion	10 252	12 459
– Remboursement et prestations en nature RG	234 860	227 581
Résultat net du risque maladie	– 10 742	– 13 873
Risque Accident du travail		
– Cotisations patronales	26 797	25 763
– Charges du régime spécial (dont cotisations au fonds AT)	582	402
– Prestations en nature et rentes AT	– 11 556	– 11 416
– Prestations en espèces (maintien du salaire)	– 9 473	– 8 638
– Coût de gestion (nets)	– 3 445	– 3 091
Résultat net du risque accidents du travail	2 906	3 020
Risque chômage		
– Cotisations patronales	5 989	7 274
– Prestations	– 6 693	– 6 395
– Coût de gestion (nets)	– 201	– 272
Résultat net du risque chômage	– 904	606
Risque famille		
– Cotisations patronales	72 825	68 195
– Cotisations forfaitaires stagiaires	0	0
– Prestations légales	– 16 982	– 17 091
– Autres prestations	– 442	– 397
– Coût de gestion (nets)	– 1 670	– 1 631
Compensation bilatérale avec la CNAF	0	0
– Cotisations RS versées	– 73 564	– 70 626
– Réfaction pour frais de gestion	2 723	2 336
– Remboursement et prestations légales RG	16 982	17 091
Résultat net du risque famille	– 127	– 2 122
RÉSULTAT DE LA PROTECTION SOCIALE	– 8 867	– 12 369

Note 5.12. Analyse du résultat exceptionnel au 31 décembre 2009

Résultat exceptionnel	57 642
Résultat sur cessions et réformes des immobilisations corporelles et incorporelles	- 18 137
Reprise en stock de matières récupérées	1 190
Amiante risque maladie professionnelle (indemnités versées et dotations nettes de reprise)	- 260
Travaux de désamiantage	- 1 919
Opérations de leasehold (dont 69 938 k€ relatifs aux débouclages anticipés de contrats) ⁽¹⁾	74 821
Opérations de swedish lease : NPV ⁽¹⁾	125
Divers	1 822

(1) Voir tableau n° 5.21 a.

Note 5.13.a. État des échéances des créances au 31 décembre 2009

CRÉANCES	MONTANT BRUT (1)	DEGRÉ DE LIQUIDITÉ DE L'ACTIF ÉCHÉANCES	
		À - DE 1 AN	À + DE 1 AN
Créances de l'actif immobilisé			
• Créances rattachées à des participations	2 340	90	2 250
• Prêts ⁽²⁾⁽³⁾	99 890	2 733	97 158
• Autres ⁽⁵⁾	522 399	747	521 652
	624 629	3 570	621 060
Créances de l'actif circulant			
• Créances clients et comptes rattachés	121 499	121 499	0
• Créances État et autres collectivités publiques	233 577	233 577	0
• Autres	56 801	56 801	0
	411 877	411 877	0
Actif financier			
• Valeurs mobilières de placement ⁽⁴⁾	470 611	103 291	367 319
• Disponibilités	24 770	24 770	0
	495 381	128 062	367 319
Charges constatées d'avance	90 763	12 413	78 351
Écarts de conversion actif	30 712	0	30 712
TOTAL	1 653 362	555 920	1 097 442

(1) Montant brut figurant au bilan avant déduction des provisions pour dépréciation dont le montant total est de 34 799 k€.

(2) Prêts au personnel accordés en cours d'exercice : 315 k€.

Prêts au personnel récupérés en cours d'exercice : 1 726 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 : 117 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 403 620 k€

Note 5.13.b. État des échéances des dettes au 31 décembre 2009

DETTES	MONTANT BRUT	ÉCHÉANCES		
		A - DE 1 AN	DE 1 À 5 ANS	À + DE 5 ANS
Dettes financières				
– Prêts de la région d'Île-de-France ⁽¹⁾⁽⁴⁾	292 899	19 637	99 513	173 749
– Emprunts obligataires ⁽¹⁾⁽⁴⁾				
• sur le marché financier zone euro	3 030 000	450 000	950 000	1 630 000
• sur le marché financier international	947 843	0	100 400	847 443
• Emprunts « Tick'épargne »	309 342	179 974	129 368	0
– Emprunts et dettes auprès des établissements de crédits				
• Emprunts	67 624	1 196	20 334	46 094
• Banque (soldes créditeurs)	58 989	58 989	0	0
• Chèques postaux	152	152	0	0
– Emprunts et dettes financières divers ⁽²⁾⁽⁵⁾	1 075 866	654 805	34 504	386 557
– Intérêts courus ⁽³⁾	85 270	85 270	0	0
	5 867 986	1 450 024	1 334 119	3 083 843
Dettes d'exploitation				
– Dettes fournisseurs et comptes rattachés	162 807	162 807	0	0
– Dettes fiscales et sociales	441 217	441 217	0	0
– Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	425 982	425 982	0	0
– Autres dettes	107 591	107 591	0	0
	1 137 597	1 137 597	0	0
Produits constatés d'avance	90 765	19 110	26 051	45 604
Écarts de conversion passif	30 856	128	4 551	26 177
TOTAL	7 127 204	2 606 860	1 364 721	3 155 624

(1) Emprunts souscrits en cours d'exercice en k€ : 775 546
 Emprunts remboursés en cours d'exercice en k€ : 476 891

(2) dont :
 • billets de trésorerie en k€ : 504 000
 • billets de trésorerie « Tick'épargne » en k€ : 151 102

(3) dont en k€ :
 • intérêts courus sur prêts IDF : 1 416
 • intérêts courus sur marché financier zone euro : 57 116
 • intérêts courus sur marché financier international : 9 231
 • intérêts courus sur emprunts « Tick'épargne » : 8 761
 • intérêts courus sur dépôts lease : 8 744

(4) dont en k€ :
 • emprunts à taux fixes : 3 981 351
 • emprunts à taux variables : 598 733

(5) dont emprunts contractés pour financer les sorties de leasehold survenues en 2009.

Note 5.13.c. Endettement financier net au 31 décembre 2009

	31/12/2009	31/12/2008
Actif financier (A)	473 914	209 786
Valeurs mobilières de placement ⁽¹⁾⁽³⁾	80 735	184 417
Placements cash collatéraux	367 319	0
Disponibilités ⁽¹⁾	25 860	25 369
Écarts de conversion actif	0	0
Dettes financières (B)	5 295 417	4 694 250
Prêt de la région Île-de-France	292 899	285 646
Emprunt sur le marché financier	3 977 843	3 736 765
Emprunt Tick'épargne	309 342	259 019
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	60 230	82 884
Billets de Trésorerie ⁽²⁾	655 102	329 936
Écarts de conversion passif	0	0
ENDETTEMENT FINANCIER NET (B-A)	4 821 503	4 484 464

(1) Hors actifs financiers affectés aux opérations de lease; voir détail dans l'annexe 5.21-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 2009

	31/12/2009	31/12/2008
Produits à recevoir		
Immobilisations financières	1 564	1 753
Créances clients et comptes rattachés	41 460	35 861
Créances État et autres collectivités publiques ⁽¹⁾	132 342	169 732
Autres créances	18 782	17 282
Valeurs mobilières de placement	117	148
Disponibilités	0	0
TOTAL	194 264	224 776
Charges à payer		
Prêts de la Région d'Île-de-France	1 416	1 516
Emprunts obligataires sur le marché financier français	57 116	54 647
Emprunts obligataires sur le marché financier international ⁽²⁾	9 231	6 063
Emprunts privés	8 761	8 596
Emprunts auprès des établissements de crédit et divers	6	19
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	115 614	112 898
Dettes fiscales et sociales	380 493	367 495
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	221 406	201 282
Autres dettes	24 930	26 527
TOTAL	818 973	779 043

(1) Dont subventions d'investissements appelées et non encore perçues.

(2) En CHF et en yen.

Note 5.15. Autres éléments inclus dans plusieurs postes du bilan au 31 décembre 2009

	SITUATION AU	
	31/12/2009	31/12/2008
Effets de commerce		
Actif		
Créances clients et comptes rattachés	1	32
TOTAL	1	32
Passif		
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	0	0
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	0	0
TOTAL	0	0
Éléments relatifs aux entreprises liées⁽¹⁾		
Actif		
Immobilisations financières	351 296	281 333
Créances clients et comptes rattachés	20 559	19 191
Autres créances	3 584	3 354
TOTAL	375 439	303 878
Passif		
Dettes financières	4	12
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	3 274	3 050
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	32 857	11 176
Autres dettes	2 245	2 253
TOTAL	38 379	16 491

(1) Il s'agit de RATP Développement, Snybus, Promo Métro, Logis-Transports, SEDF, SADM, Telcité, RATP International, Systra, Naxos, Modicité, SLT, Orlyval, Flexcité, STBC, Flecité 91, Flexité 77, Flexité 93, Flexité 94, EM services, Société billettique monétique services Cars Perrier, Equival, TP2A, Cars Giroux, Xelis.

Note 5.16.a. Effectif moyen employé payé par l'entreprise pendant l'année

	31/12/2009	31/12/2008	VARIATIONS EN NOMBRE	en %
EFFECTIF MOYEN EMPLOYÉ	44 333	44 146	187	0,42 %
Répartition par catégories				
– Cadres + maîtrises (encadrement)	11 139	10 950	189	1,73 %
– Opérateurs	33 194	33 196	(2)	–0,01 %
Répartition par groupes statutaires				
– Permanents	43 454	43 433	21	0,05 %
– Contractuels	879	714	165	23,11 %

Note 5.16.b 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 six 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 2009, les heures acquises au titre du Droit Individuel de Formation sont au nombre de 3979075 heures.

Le volume d'heures n'ayant pas fait l'objet d'une demande par les agents est de 3972843 heures.

Note 5.17.a. Rémunérations allouées aux membres des organes d'administration et de direction pendant l'exercice 2009, en k€

	2009	2008
Administrateur	7	5
Dirigeants (total des 10 rémunérations les plus élevés)	2 029	1 982

Note 5.17.b. Tableau des honoraires, en k€

	PRICEWATERHOUSECOOPERS	ERNST
Commissariat aux comptes	281	263
Diligences/prestations directement liées	30	14
TOTAL	311	277

Note 5.18. Tableau des filiales et participations

SITUATION AU 31 DÉCEMBRE 2009	CAPITAL	CAPITAUX PROPRES AUTRES QUE LE CAPITAL	QUOTE-PART DU CAPITAL DÉTENUE PAR LA RATP (EN %)	VALEUR COMPTABLE DES TITRES DÉTENUS		PRÊTS ET AVANCES CONSENTIS PAR LA RATP ET NON ENCORE REMBOURSÉS ⁽¹⁾	CAUTIONS ET AVALS CONSENTIS PAR LA RATP	CHIFFRE D'AFFAIRES HORS TAXES À FIN DÉCEMBRE 2009	RÉSULTAT PRÉVISIONNEL À FIN DÉCEMBRE 2009	DIVIDENDES ENCAISSÉS PAR LA RATP EN 2009
				BRUTE	NETTE					
1 – Filiales										
SEDP 2, square Félix-Nadar 94684 Vincennes Cedex (SIREN 380038687)	459	920	100,00	457	457	3 354	145	5 852	237	0
RATP DÉVELOPPEMENT Société de Participation pour l'exploitation 54 quai de la Rapée 75012 Paris (SIREN 389795006)	168 000	-20 003	97,32	163 499	163 499	0	Info demandée	24 884	2 064	0
LOGIS TRANSPORTS 158 rue de Bagnolet 75020 Paris (SIREN 592025811)	40	ND	88,00	33	33	ND	Info demandée	ND	ND	ND
PROMO MÉTRO 43- 45, rue du Gouverneur- Général-Félix-Eboué 92130 Issy-les-Moulineaux (SIREN 712029099)	910	2 854	100,00	2 619	2 619		Info demandée	19 154	485	577
RATP INTERNATIONAL 54, quai de la Rapée 75599 Paris Cedex 12 (SIREN 419997044)	19 721	3 536	100,00	19 721	19 721	2 250	0	23	727	0
TELCITÉ 1, avenue Montaigne 93160 Noisy-le-Grand (SIREN 411759962)	1 525	13 234	100,00	1 524	1 524	0	Info demandée	17 285	1 554	2 625
2 – Autres participations										
FINANCIÈRE TRANSDEV 6, place Abel-Gance 92100 Boulogne-Billancourt (SIREN 442610788)	272 774	1 733	49,89	137 320	137 320	ND	ND	5	2 345	1 088
BMS 25, rue de Ponthieu 75008 Paris (SIREN 423749886)	20 995	ND	7,00	3 770	0	ND	ND	ND	ND	ND
Autres				400	48					

(1) Y compris intérêts courus.
ND = données non disponibles.

Note 5.19. Groupements d'intérêt économique

Situation au 31 décembre 2009	QUOTE-PART DE LA PARTICIPATION DE RATP AUX FRAIS DE FONCTIONNEMENT
EURAILTEST	10%
1, boulevard Saint-Martin	
75003 Paris	
(SIREN 421 526 468)	
COMUTITRES	33,33%
185, rue de Bercy	
75012 Paris	
(SIREN 433 136 066)	
EMIF (sans activité)	50%
54, quai de la Rapée	
75012 Paris	
(SIREN 438 281 461)	
SECTRANS	
En cours de liquidation	
QUAI 54	
En cours de liquidation	
TOTHEME 54	
En cours de liquidation	

Note 5.20. Engagements financiers au 31 décembre 2009

	31/12/2009	31/12/2008
Engagements donnés		
1 – Filiales et participations		
. Caution au profit de Logis-Transports	1 157	1 157
. Caution au profit de SEDP	145	144
. Contre-garanti au profit de RATP Développement	2 000	4 000
2 – Associations		
. Caution au profit de l'IAPR	265	265
. Caution au profit des Compagnons du voyage	600	600
3 – Avantages au personnel		
– Prêt au personnel : caution au profit de la SBE	12 468	14 981
– Personnel : cautions « Constructions individuelles »	292 252	312 916
– Indemnités de départ à la retraite	181 114	199 140
– Indemnités de décès des actifs	12 974	12 384
– Allocations décès des retraités	26 534	24 199
– Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités et ayant droit	136 787	122 369
– Taux garanti du plan épargne entreprise des retraités	37 823	37 823
– Cessation anticipée d'activité	9 658	17 564
4 – Opérations financières		
– Cross currency swap adossés à la dette obligataire (a)	947 843	849 417
– Opérations d'échange de taux (a)	365 624	698 000
– Opérations d'échange de taux adossées aux billets de trésorerie	399 541	139 337
– FRA	0	100 000
– Vente Cap	0	0
– Vente Floor	148 000	198 000
– Ventes de swaptions	50 000	50 000
– Opérations de leasehold : sous-locations de trains	1 030 490	1 520 133
– Divers engagements donnés	1 000	1 000
TOTAL	3 656 275	4 303 429
Engagements reçus		
– Cross currency swap adossé à la dette obligataire (a)	947 843	849 417
– Opérations d'échange de taux (a)	365 624	698 000
– Options d'échanges de taux adossées aux billets de trésorerie	399 541	139 337
– Achat Cap	148 000	198 000
– Achat Floor	0	0
– FRA	0	100 000
– Options de rachat sur obligation	50 000	50 000
– Lettres de crédit bancaires	0	0
– Cautions bancaires	154 509	139 159
TOTAL	2 065 517	2 173 913

(1) NC= non calculé.

(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 :

	– DE 1 AN	DE 1 À 5 ANS	+ DE 5 ANS	TOTAL
SWAPS DE TAUX D'INTÉRÊTS (adossés dette obligataire et billets de trésorerie)	399 541	0	365 624	765 165

(b) Une lettre de crédit bancaire d'un montant de 127 M€ maximum garantit une partie de nos obligations de paiement aux TRUSTS.

Compléments d'informations relatifs aux engagements sociaux

Le taux d'actualisation retenu pour les avantages au personnel postérieurs à l'emploi est de 4,75 % au 31 décembre 2009. Le taux utilisé au 31 décembre 2008 était de 5,25 %.

Note 5.21.a. Opérations de locations/sous-locations**I – Opérations de leasehold américain****Impacts sur la trésorerie (en k€)**

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 2009 (en k€)

L'incidence sur le résultat au 31 décembre 2009 est de 74 821 k€ :

	DATE DE SIGNATURE DES CONTRATS						TOTAL	RAPPEL 2008
	1997	1998	1999	2000	2001	2002		
Produits de location principale ⁽¹⁾	23 744	29 629	93 192	499 381	487 319	21 234	1 154 499	334 673
Intérêts sur les sous-loyers versés ⁽²⁾	9 566	11 401	5 120	16 798	6 344	13 719	62 947	153 094
Reprise sur provision ⁽³⁾	78 373	286 667	1 340 572	236 147	99 035		2 040 794	283 807
Intérêts prépayés	3 182	1 897				3 352	8 431	8 900
Charges de sous-location ⁽⁴⁾	15 455	12 358	12 700	22 876	6 230	11 011	80 630	170 570
Autres produits lease	0	4 761	6 973	7 537	8 366	736	28 374	695
Early buyout option	66 058	281 872	1 321 641	709 358	549 437		2 928 366	82 718
Frais	12 464	259	450	573	881	1 363	15 992	1 377
Loyers perçus en trop							0	175 709
Provision pour coût final de résiliation ⁽³⁾	20 388	29 555	96 014	7 122	15 896	26 149	195 124	340 228
Écart de change							0	0
Intérêts d'emprunts				113			113	107
RÉSULTAT NET	499	10 311	15 052	19 821	28 620	518	74 821	10 460

(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-location, 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 k€)**

CONTRATS	2002	2003	2004
Swedish lease tranche 1 réalisée en 2002	620	–	
Swedish lease tranche 1 réalisée en 2004			118
Swedish lease tranche 2 réalisée en 2004			1 444
Profits nets RATP	620	–	1 562

Impact sur le résultat 2009 (en k€)

	31/12/2009	31/12/2008
Étalement de la NPV	125	124

Note 5.21.b. Engagements de crédit-bail au 31 décembre 2009 (en k€)

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 Maraîchers	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	2 467	11 137	28 073
Installations, matériel et outillage				
Autres immobilisations corporelles	90	18	29	62
Immobilisations en cours				
TOTAL	44 334	2 485	11 166	33 168

(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	+ DE 1 AN À 5 ANS	+ DE 5 ANS	
Terrains	519	519	518	2 580	2 559	0
Constructions	3 328	17 789	3 337	14 306	32 680	2 373
Installations, matériel et outillage						
Autres immobilisations corporelles	20	30	20	49	0	9
Immobilisations en cours						
TOTAL	3 867	18 338	3 875	16 935	35 239	2 382

[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

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'P. Mongin', written over a horizontal line.

Pierre Mongin

Le directeur financier

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

Alain Le Duc

RATP
Direction de la communication
54, quai de la Rapée • 75599 Paris Cedex 12
www.ratp.fr

