

Comptes semestriels 2011

Rapport de gestion
Comptes consolidés



Sommaire

Rapport de gestion au 30 juin 2011	5
Comptes consolidés semestriels résumés du groupe RATP au 30 juin 2011 ...	11
Rapport des commissaires aux comptes	30
Attestation des personnes assumant la responsabilité du rapport financier semestriel	31

Rapport de gestion

au 30 juin 2011

Principales évolutions du 1 ^{er} semestre 2011.....	6
Résultats consolidés au 30 juin 2011	7



1. LES PRINCIPALES ÉVOLUTIONS DU 1^{ER} SEMESTRE 2011

1.1 - Pour le transport

La RATP EPIC

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

Dès 2012, un nouveau contrat tiendra compte de la loi sur l'Organisation et la Régulation des Transports Ferroviaires (loi 2009-1503, dite loi ORTF) :

- une séparation comptable interviendra entre un gestionnaire d'infrastructure d'une part, un opérateur de transport d'autre part.
- les droits de ligne de l'opérateur de transport auront une durée limitée dans le temps
- la mise en concurrence sera immédiate pour toutes les lignes nouvelles.

Les résultats de la RATP à fin juin 2011 traduisent des effets conjoncturels favorables, mais surtout la poursuite du redressement des équilibres économiques de la RATP déjà esquissé en 2010, après une année 2009 difficile ; la RATP bénéficie sur la durée de la productivité de 1,5 % par an hors effet croissance qu'elle s'était fixée comme objectif de son plan d'entreprise.

L'excédent brut d'exploitation à six mois progresse ainsi entre 2010 et 2011 de +95 M€ ou +21,4 %.

Cette forte hausse peut s'expliquer par :

- des facteurs pérennes pour 35 M€ principalement dus à la productivité du plan d'entreprise (25 M€)
- des facteurs conjoncturels pour 60 M€ essentiellement dus au supplément d'indice STIF de 0,9 % par rapport à l'inflation (16 M€) à la baisse des charges de personnel (17 M€) et à la baisse des impôts et taxes non remboursés (14 M€)

Le résultat d'exploitation ou EBIT, tenant compte des amortissements et provisions, progresse de 227 à 263 M€, soit +36 M€.

La hausse atteint +78 M€ si l'on exclut l'impact en 2010 de la reprise du contrôle fiscal qui provoquait une hausse exceptionnelle de l'EBIT à fin juin 2010.

Le résultat net atteint 196 M€ fin juin 2011, en réalité 153 M€ hors plus value de cession de la participation de la RATP dans le capital de Transdev, et la CAF 419 M€. Ces montants sont en forte hausse par rapport à ceux pérennes à mi 2010, qui atteignaient respectivement 63 M€ et 330 M€.

Le dénouement de l'opération Transdev

Suite à la signature en mai 2010 de l'accord matérialisant la sortie de la RATP du capital de Transdev, la levée de l'ensemble des conditions suspensives a permis la réalisation des opérations le 3 mars 2011. La RATP est ainsi sortie du capital de Transdev en contrepartie d'actifs reçus de Veolia Transports et de Transdev. La RATP a apporté à son tour ces actifs à RATP Développement par augmentation de capital. La levée de la condition suspensive de l'autorité française de la concurrence fin 2010 a conduit néanmoins le groupe RATP à considérer qu'il prenait le contrôle de ces sociétés à partir du 1^{er} janvier 2011 en amont de la date de finalisation juridique des opérations.

Les nouveaux actifs se situent en Angleterre (Londres et Bournemouth), en Italie, en France (urbain et interurbain dans le Centre, l'Est et la Haute-Savoie) et en Suisse. Toutefois, RATP Développement a renoncé à exploiter le réseau de Gênes compte tenu de la situation locale et de la perspective d'un déséquilibre économique persistant du réseau.

Afin de sauvegarder l'investissement réalisé pour la prise de participation, RATP Développement a donc exercé son droit de sortie du capital.

Les comptes au 30 juin 2011 sont fortement impactés par cet échange d'actifs.

Ils intègrent tout d'abord la plus-value de cession RATP des titres de Financière Transdev, ainsi que la plus-value de cession chez RATP Développement des anciens actifs communs cédés à Véolia-Transdev nette des frais d'intégration des nouveaux actifs pour un montant total de 29 M€.

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

Les comptes intègrent également les résultats des sociétés pour 6 mois d'activité à l'exception de la société anglaise LUB (5 mois). À fin juin, le chiffre d'affaires de ces nouvelles filiales est de 128 M€.

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

Les autres évolutions en France

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

- Un environnement plus difficile compte tenu de la forte hausse du coût du gazole et des durcissements des conditions économiques des contrats.

- La réponse à de nombreux appels d'offres en France pour les réseaux de Creil, Perpignan, Chambéry, Charleville-Mézières et le renouvellement de Bourges et des contrats scolaires en Île-de-France (les sortants ont été reconduits à Creil et Perpignan).

Les autres évolutions à l'international

- Une bonne résistance des activités « historiques » en Italie malgré la réduction des subventions d'exploitation, principalement grâce à la mise en service réussie du tramway de Florence.

- Le succès confirmé de l'Afrique du Sud, avec l'ouverture du second tronçon prévue pour fin juillet 2011.

- Au Royaume-Uni, l'acquisition de Bathbus, société exploitant des réseaux touristiques à l'image de l'Open Tour à Paris.

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

- La mobilisation des équipes pour la mise en service des lignes de bus à Macao et du métro d'Alger avant la fin d'année.

1.2 - Pour l'ingénierie

La refondation de Systra

Au 30 juin 2011, les actionnaires de Systra réunis en Assemblée générale ont mis en place le nouveau Systra.

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

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

Suite à ces apports et à des opérations de rééquilibrage permettant le maintien de la parité des 2 actionnaires dans le capital de Systra, la RATP et la SNCF détiennent désormais chacune 39,66 % de Systra, contre 35,85 % avant cette opération.

L'intégration complète de Xelis et Inexia devrait intervenir au plus tard fin 2012, par apport des titres résiduels.

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

Ce changement de méthode de consolidation se traduit enfin, en application de la norme IAS31, par un impact positif de 45 M€ dans le résultat consolidé du groupe RATP à fin juin 2011 :

en effet, la part détenue par le groupe dans les 2 sociétés Systra et Xelis est désormais évaluée à sa juste valeur.

2. LES RÉSULTATS CONSOLIDÉS AU 30 JUIN 2011

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

- le chiffre d'affaires, en progression de 10 % par rapport au 30 juin 2010,
- Le résultat d'exploitation, en progression de 54 % par rapport au 30 juin 2010, fortement impacté par le résultat du dénouement des opérations Transdev et Systra,
- le résultat net part du groupe, d'un montant de 231 M€, en hausse de 121 M€ par rapport au 30 juin 2010,

Affaires et Résultats de l'Ingénierie

Le premier semestre a notamment été marqué par le gain par Systra de l'ingénierie de génie civil des tronçons aériens de la ligne automatique du métro de Panama et d'une part majoritaire des études détaillées, ainsi que les études d'avant-projet des deux lignes du métro de Bagdad. Quant à Xelis, son groupement avec Setec a remporté 4 contrats d'assistance à maîtrise d'ouvrage dans le cadre des premiers appels d'offres portant sur les études du Grand Paris.

Si Xelis atteint un fort niveau de résultat, Systra conjugue plusieurs facteurs défavorables comme l'effet change, l'arrivée à terme de contrats à fortes marges et la restructuration d'une de ses filiales.

1.3 - Valorisation des espaces

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

- les capitaux propres, en progression de plus de 262 M€ par rapport à fin 2010,
- et l'endettement net, en hausse de 244 M€ par rapport à fin 2010.

D'une façon générale, on observe que la part de la RATP dans les indicateurs reste prépondérante mais l'activité des filiales réalise un bond à 14 % de celle du groupe.

Les investissements du groupe s'inscrivent en légère baisse de 2,7 % et s'établissent à 549 M€, répartis à 97 % sur la RATP et 3 % sur les filiales.

2.1 - Chiffre d'affaires consolidé

(en millions d'euros)	Chiffre d'affaires consolidé				Variation en %
	30 juin 2010		30 juin 2011		
	Montant	part en %	Montant	part en %	
Transport	2 252,2	96,4	2 492,5	96,7	11
- EPIC RATP (a)	2 134,0	91,3	2 216,7	86,0	4
- RATP Développement, RATPI et IXXI	118,2	5,1	275,8	10,7	133
Ingénierie (Systra et Xelis)	65,8	2,8	65,9	2,6	0
Valorisation des espaces	19,4	0,8	20,4	0,8	5
- Promo Métro	9,5	0,4	10,0	0,4	5
- Télécommunications	9,4	0,4	9,8	0,4	5
- Immobilier	0,6	0,0	0,6	0,0	-3
GROUPE RATP (b)	2 337,4	100,0	2 578,8	100,0	10
CONTRIBUTION DES FILIALES (b - a)=(c)	203,4	8,7	362,1	14,0	78

La contribution de la RATP s'établit en hausse de 4% qui traduit principalement l'actualisation de la rémunération versée par le STIF (effet renforcé de l'indice du contrat STIF, progression des charges conventionnelles de capital et prise en compte du nouveau marché de l'électricité). La contribution des filiales augmente beaucoup plus vite, soit 78% entre juin 2010 et juin 2011, du fait notamment de :

- L'entrée dans le périmètre des nouvelles filiales suite au dénouement de l'opération Transdev, 128 M€, dont près de 89 M€ au Royaume-Uni.
- L'effet année pleine des mises en service 2010 en Afrique du Sud et à Florence ;
- L'effet du développement de fin 2010 (acquisition de Dunois, gain de Flexcité 95). L'acquisition de Bath Bus Company en 2011 a un impact marginal ;

2.2 - Résultat opérationnel (Ebit)

À fin juin 2011, le résultat opérationnel (avant frais financiers) se compare ainsi par rapport au 30 juin 2010 :

(en millions d'euros)	30 juin 2010	30 juin 2011	Variation
Transport	215,4	294,0	78,6
- EPIC RATP (a)	212,5	283,0	70,5
- RATP Développement, RATPI et Ixxi	2,9	11,0	8,1
Ingénierie (Systra et Xelis)	5,1	47,5	42,4
Valorisation des espaces	1,9	2,5	0,6
- Promo Métro	0,0	0,2	0,2
- Télécommunications	1,8	1,9	0,1
- Immobilier	0,1	0,4	0,3
GROUPE RATP (b)	222,4	344,0	121,6
CONTRIBUTION DES FILIALES (b - a)	10,0	61,0	51,2

Le résultat opérationnel progresse de 122 M€.

La contribution de la RATP est en forte hausse de 70 M€, mais rehaussée à 86 M€ en retraçant les éléments non récurrents favorables de 2010 (reprise de provision pour contrôle fiscal de 42 M€) et de 2011 (plus-value réalisée à l'occasion de la sortie de Transdev de 26 M€). De fait la rentabilité de la RATP progresse de 3,6 points, les charges de fonctionnement augmentant moins vite que le chiffre d'affaires ; les amortissements sont également inférieurs au niveau de 2010 dans l'attente de mises en service importantes (automatisation de la ligne 1...).

La contribution des filiales passe de 10 M€ à 61 M€, soit +51 M€, pratiquement du montant du dénouement Transdev et Systra (48 M€).

Le pôle transport enregistre également une plus-value des actifs cédés à Véolia – Transdev nette des frais d'intégration non récurrents des actifs reçus pour 3 M€. La contribution des nouvelles filiales est positive malgré les zones déficitaires Suisse et Italie. RATP Développement met en place des plans d'actions pour augmenter la rentabilité opérationnelle de ses nouveaux actifs.

• La stabilité du pôle ingénierie, l'augmentation de l'activité externe de Xelis compensant toutefois l'érosion de Systra. Si les filiales de Systra SA gagnent de l'activité après des années difficiles, Systra SA enregistre une baisse de son activité plus marquée que prévue. Ce retard devrait être en partie rattrapé sur le second semestre.

• Le dynamisme de toutes les sociétés du pôle valorisation qui progressent ensemble de 5%.

Au total, la part des filiales dans le total du chiffre d'affaires passe ainsi de 8,7% à 14%. Sans le pôle ingénierie, qui ne sera plus comptabilisé dans le chiffre d'affaires consolidé à compter du second semestre, la part des filiales est ramenée à 11,8%.

S'agissant des autres sociétés du pôle, si les activités françaises souffrent du contexte économique et contractuel contraint (Île-de-France, Flexcité), les réussites commerciales et industrielles du groupe se retrouvent également dans les résultats (Afrique du Sud, Florence, Open Tour).

À fin juin, le pôle pâtit des frais de pré exploitation de Macao, de quelques effets saisonniers et de la perte d'Ixxi.

Le pôle ingénierie bénéficie de l'effet de la mise à la juste valeur des actifs Systra et Xelis pour 45 M€. Une fois retraitée la plus-value, le résultat opérationnel est nettement orienté à la baisse. Si Xelis atteint un très bon niveau, Systra enregistre une baisse globale compte tenu de Systra SA (baisse d'activité, terminaison de contrat à forte marge, régularisations défavorables de contrats importants) et de la restructuration de la filiale toulousaine Sotec.

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

2.3 - Résultat net consolidé

Le résultat net part groupe au 30 juin 2011, se compare ainsi à juin 2010 :

(en millions d'euros)	30 juin 2010	30 juin 2011	Variation
Transport	102,4	183,9	81,6
- EPIC RATP (a)	101,8	178,5	76,7
- RATP Développement, RATPI et Ixxi	0,6	5,5	4,9
Ingénierie (Systra et Xelis)	6,2	45,3	39,2
Valorisation des espaces	1,3	1,7	0,4
- Promo Métro	0,0	0,2	0,1
- Télécommunications	1,2	1,3	0,1
- Immobilier	0,0	0,3	0,2
GROUPE EPIC RATP (b)	109,8	231,0	121,2
CONTRIBUTION DES FILIALES (b - a)	8,1	52,5	44,5

Le résultat consolidé part du groupe progresse de 121 M€, à 231 M€.

La contribution de la RATP est en hausse de 77 M€. Retraitée des éléments non récurrents étudiés déjà au niveau du résultat opérationnel, la progression est rehaussée de 92 M€ compte tenu de la baisse des frais financiers accentuée par l'application des normes IFRS.

La contribution des filiales passe de 8 M€ à 52 M€, soit + 44 M€.

S'agissant du pôle transport, le passage du résultat opérationnel au résultat net part du groupe ne modifie guère les écarts.

En ce qui concerne l'ingénierie et plus particulièrement Systra, les impacts financiers et fiscaux sont plus défavorables. La différence par rapport au 30 juin 2010 est d'autant plus notable que Systra SA bénéficiait à cette date d'une position de change, apportant environ +3 M€ de contribution. Au 30 juin 2011, la situation est inverse avec une position nette de -1 M€ environ.

La contribution de l'ingénierie hors plus value est ainsi quasi-nulle et explique à fin juin le tassement de moitié de la contribution récurrente des filiales.

2.4 - Capitaux propres consolidés

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

(en millions d'euros)	31 décembre 2010	30 juin 2011	Variation
Transport	2 527,6	2 749,2	221,6
- EPIC RATP (a)	2 524,6	2 748,7	224,1
- RATP Développement, RATPI et Ixxi	-5,5	0,6	6,1
- Transdev	8,5	0,0	-8,5
Ingénierie (Systra et Xelis)	17,8	59,3	41,5
Valorisation des espaces	21,7	21,2	-0,5
- Promo Métro	1,4	1,0	-0,4
- Télécommunications	18,8	18,4	-0,4
- Immobilier	1,5	1,8	0,3
GROUPE RATP (b)	2 567,1	2 829,7	262,6
CONTRIBUTION DES FILIALES (b - a)	42,5	81,0	38,5

Globalement le montant total des capitaux propres consolidés passe de 2 567 M€ à 2 829 M€, soit une augmentation de 262 M€ dont 224 M€ pour la RATP et 38 M€ pour les filiales.

Les capitaux propres de la RATP enregistrent le résultat de l'exercice, ainsi que l'effet de la hausse du taux d'actualisation de 4% à 4,5% sur les engagements envers le personnel.

En ce qui concerne les filiales, on relève notamment à fin juin 2011 :

- l'apport quasi-nul des filiales de transport : d'une part, les investissements commerciaux passés de RATP Développement sont en voie de comblement par les résultats engrangés, mais l'entrée des nouvelles sociétés impacte défavorablement de 7 M€ les capitaux propres, compte tenu principalement des pertes

cumulées en Suisse et en France (l'impact global demeurant transitoire dans l'attente de la réalisation complète des travaux d'identification des actifs et passifs pour la fin de l'année en vue de l'affectation définitive de l'écart d'acquisition) ; d'autre part, les résultats cumulés de RATP International qui ont servi à son désendettement.

- un apport en très forte progression de l'ingénierie, du fait de la mise à la juste valeur des actifs ;
- un apport globalement stable des filiales de valorisation, qui distribuent l'essentiel de leur résultat à la RATP ;
- et bien sûr la sortie de Transdev.

2.5 - L'endettement net consolidé

L'évolution de l'endettement net consolidé entre le 31 décembre 2010 et le 30 juin 2011 se présente comme suit :

(en millions d'euros)	30 juin 2010	31 décembre 2010	30 juin 2011	Variation	
				juin 2011 juin 2010	juin 2011 décembre 2010
Endettement net EPIC RATP yc Crédit-bail	5 174,9	4 892,6	5 140,7	-34,2	248,1
- Endettement net social EPIC RATP	5 180,9	4 933,7	5 192,9	12,0	259,2
- Crédit-bail RATP et autres retraitements	38,0	27,9	26,4	-11,6	-1,5
- Impact IAS 39	-44,0	-69,0	-78,6	-34,6	-9,6
Endettement net autres sociétés Transports	5,1	-13,6	-21,0	-26,1	-7,4
Endettement net Transports	5 180,0	4 879,0	5 119,7	-60,3	240,7
Endettement net Ingénierie	-6,6	-9,8	0,0	6,6	9,8
Endettement net Valorisation des espaces	-16,2	-15,9	-22,3	-6,1	-6,4
ENDETTEMENT NET CONSOLIDÉ	5 157,2	4 853,3	5 097,4	-59,8	244,1
ENDETTEMENT NET DES FILIALES	-17,7	-39,3	-43,3	-25,6	-4,0

La hausse de l'endettement net consolidé au 30 juin 2011 par rapport au 31 décembre 2010 provient essentiellement de la RATP et d'un besoin en fonds de roulement conjoncturel défavorable.

Les filiales contribuent pour leur part à un désendettement, car elles présentent une trésorerie nette positive. En ce sens, on soulignera notamment l'évolution à nouveau favorable de l'endettement net sur le pôle transport, les nouvelles filiales notamment britanniques apportant une trésorerie positive et RATP Développement bénéficiant de la part numéraire de l'augmentation de capital souscrite par la RATP. Enfin, RATP International bénéficie d'une trésorerie temporairement excédentaire.

Le pôle des sociétés de valorisation contribue au désendettement du groupe avec là encore un effet favorable transitoire sur Telcité, régularisé en juillet.

La sortie de l'ingénierie au 30 juin du fait de la mise en équivalence de Systra/Xelis augmente mécaniquement l'endettement du groupe.

On notera que de juin à juin, l'endettement net global diminue de 1%.

Comptes consolidés

semestriels résumés du groupe RATP

(normes IFRS) au 30 juin 2011

État du résultat global	12
Bilan consolidé	13
Tableau des flux de trésorerie consolidés	14
Tableau de variation des capitaux propres consolidés	15
Notes annexes	16

Remarque préalable : sauf mention contraire, tous les montants présentés ci-après sont exprimés en milliers d'euros (k€).

État du résultat global

au 30 juin 2011

Les états financiers sont présentés en milliers d'euros

1. Compte de résultat

	Notes	au 30 juin 2011	au 30 juin 2010
Chiffre d'affaires	Note 4.1	2 578 795	2 337 398
Autres produits des activités ordinaires		30 630	23 055
Produits des activités ordinaires		2 609 425	2 360 453
Achats consommés		-157 814	-128 125
Autres achats et charges externes		-389 867	-341 487
Impôts, taxes et versements assimilés		-95 552	-114 494
Charges de personnel	Note 4.2	-1 414 052	-1 325 251
Autres charges d'exploitation	Note 4.4	-12 694	-7 696
EBITDA (Excédent Brut d'Exploitation)		539 446	443 400
Dotations aux amortissements		-260 256	-261 526
Dotations et reprises aux provisions	Note 4.3	-9 226	52 169
Autres produits opérationnels	Note 4.5	224 420	641
Autres charges opérationnelles	Note 4.5	-150 389	-12 251
Résultat opérationnel		343 996	222 433
Produits financiers	Note 4.6	6 309	6 780
Charges financières	Note 4.6	-113 352	-114 319
Résultat avant impôts		236 953	114 894
Quote part dans le résultat des entreprises associées	Note 4.10	1 416	1 959
Impôts sur le résultat		-6 430	-3 878
RÉSULTAT NET DE L'ENSEMBLE CONSOLIDÉ		231 939	112 975
dont Résultat net - Part du groupe		230 978	109 812
dont Résultat - Part des minoritaires		961	3 163

2. État du résultat global

	au 30 juin 2011	au 30 juin 2010
Résultat net de la période	231 939	112 975
Écarts actuariels nets d'impôt	11 598	-31 058
Couverture de flux de trésorerie nets d'impôt	15 094	-18 477
Écarts de conversion nets d'impôt	-3 159	7 128
Quote part autres éléments du résultat global des mises en équivalence nets d'impôt	-171	73
RÉSULTAT GLOBAL TOTAL	255 301	70 641
Dont:		
part du groupe	255 129	66 530
part des minoritaires	173	4 111

Le montant des écarts actuariels correspond principalement à l'impact de la baisse du taux d'actualisation entre décembre 2010 et juin 2011. Les impôts concernent uniquement les filiales, la RATP EPIC ne payant pas d'impôt sur le résultat.

Bilan consolidé

au 30 juin 2011

ACTIF	Notes	au 30 juin 2011	au 31 décembre 2010
Goodwill	Note 4.7	153 500	74 970
Immobilisations incorporelles	Note 4.8	255 317	252 134
Immobilisations corporelles	Note 4.9	8 370 963	8 261 883
Participations dans les entreprises associées	Note 4.10.1	143 165	46 275
Actifs financiers disponibles à la vente		9 714	10 318
Instruments financiers dérivés	Note 4.18	335 624	290 742
Autres actifs financiers	Note 4.10.2	542 172	547 238
Impôts différés actifs		8 615	3 790
ACTIF NON-COURANT		9 819 070	9 487 350
Stocks et en-cours		174 060	164 798
Clients et autres débiteurs	Note 4.11	949 729	674 909
Créances d'impôt sur le résultat		356	1 341
Instruments financiers dérivés	Note 4.18	27 026	13 777
Autres actifs financiers courants		6 328	2 538
Trésorerie et équivalents de trésorerie	Note 4.13	890 862	758 817
Actifs détenus en vue de la vente	Note 4.12	22 569	146 124
ACTIF COURANT		2 070 930	1 762 304
TOTAL DE L'ACTIF		11 890 000	11 249 654

PASSIF ET CAPITAUX PROPRES	Notes	au 30 juin 2011	au 31 décembre 2010
Dotation en capital		433 367	433 367
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition		250 700	250 700
Réserves		1 914 655	1 696 867
Résultat de la période		230 978	186 228
CAPITAUX PROPRES-PART DU GROUPE		2 829 700	2 567 162
Intérêts minoritaires		10 482	29 886
CAPITAUX PROPRES		2 840 182	2 597 048
Provisions pour avantages aux salariés	Note 4.14	539 186	526 922
Autres provisions	Note 4.15	89 336	83 594
Dettes financières	Note 4.16.1	5 489 063	4 863 220
Instruments financiers dérivés	Note 4.18	6 960	17 436
Impôts différés passif		14 328	9 202
Autres créditeurs		7 495	25 095
PASSIF NON COURANT		6 146 368	5 525 469
Autres provisions	Note 4.15	88 142	88 831
Dettes financières - Courant	Note 4.16.1	1 452 759	1 659 438
Instruments financiers dérivés	Note 4.18	28 636	14 633
Fournisseurs et autres créditeurs	Note 4.17	1 328 010	1 358 476
Dettes d'impôt sur le résultat		5 903	5 759
PASSIF COURANT		2 903 450	3 127 137
TOTAL DU PASSIF ET DES CAPITAUX PROPRES		11 890 000	11 249 654

Tableau des flux de trésorerie consolidés

au 30 juin 2011

	au 30 juin 2011	au 30 juin 2010
RÉSULTAT NET TOTAL CONSOLIDÉ	232 349	112 975
Élimination du résultat des mises en équivalence	-1 353	-1 959
Élimination des amortissements et provisions	279 256	217 030
Élimination des profits/pertes de réévaluation (juste valeur)	-33 600	-1 672
Élimination des résultats de cession	-37 844	10 784
Élimination des produits de dividendes	-25	-30
Élimination impact actualisation	-7 217	1 924
Capacité d'autofinancement après coût de l'endettement financier net et impôt	431 567	339 052
Élimination de la charge (produit) d'impôt	6 430	3 878
Capacité d'autofinancement avant coût de l'endettement financier net et impôt	437 997	342 930
Incidence de la variation du BFR	-134 381	-126 523
Impôts payés	-6 110	-2 326
Flux de trésorerie liés à l'activité	297 506	214 082
Incidence des variations de périmètre	-3 882	183
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-549 376	-564 440
Acquisition d'actifs financiers	-34	-387
Variation des prêts et avances consentis	-409	-2 354
Variation du BFR sur investissements	-167 171	-203 172
Subventions d'investissement reçues	205 768	121 798
Subventions d'investissement à recevoir	-70 010	-1 249
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	1 907	50
Cession d'actifs financiers	700	-585
Dividendes reçus	22	-42
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	-582 485	-650 198
Émission d'emprunts	689 662	107 788
Émission de billets de trésorerie	802 518	1 253 044
Remboursement d'emprunts	-518 612	-38 462
Remboursement de billets de trésorerie	-612 463	-655 102
Variation des intérêts courus non échus	32 540	40 522
Dividendes payés aux minoritaires	-1 310	615
Autres flux liés aux opérations de financement	386	-376
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	392 721	708 029
Incidence de la variation des taux de change	-2 136	2 396
Variation de la trésorerie	105 607	274 308
Trésorerie d'ouverture	685 983	515 608
Trésorerie de clôture	791 590	789 916
Variation de la trésorerie	105 607	274 308

Tableau de variation des capitaux propres consolidés

au 30 juin 2011

	Capital	Contreva- leur des immobi- lisations mise à disposition	Réserves de conversion	Écarts actuariels	Variation de juste valeur des AFS	Couverture de flux de trésorerie	Autres réserves	Capitaux propres part du groupe	Intérêts minori- taires	Total capitaux propres
Capitaux propres au 31 décembre 2009	283 367	250 701	-9 356	2 611	-871	-32 872	1 573 614	2 250 003	23 572	2 273 575
Résultat net de l'exercice							182 810	109 812	3 163	112 975
Autres éléments du résultat global			6 252	-31 058		-18 477		-43 282	948	-42 334
Résultat global total			6 252	-31 058	0	-18 477	182 810	66 530	4 111	70 641
Autres transactions entre actionnaires								0	-397	-397
Autres variations							2 028	2 028	16	2 044
Capitaux propres au 30 juin 2010	283 367	250 701	-3 104	-28 447	-871	-51 349	1 758 452	2 318 560	27 304	2 345 862

	Capital	Contreva- leur des immobi- lisations mise à disposition	Réserves de conversion	Écarts actuariels	Variation de juste valeur des AFS	Couverture de flux de trésorerie	Autres réserves	Capitaux propres part du groupe	Intérêts minori- taires	Total capitaux propres
Capitaux propres au 31 décembre 2010	433 367	250 700	-4 517	-41 336	1 165	-17 756	1 945 539	2 567 162	29 886	2 597 048
Résultat net de l'exercice							230 978	230 978	961	231 939
Autres éléments du résultat global			-2 742	11 597	238	15 056		24 150	-788	23 362
Résultat global total			-2 742	11 597	238	15 056	230 978	255 129	173	255 301
Autres transactions entre actionnaires							-781	-781	-10 418	-11 199
Autres variations							8 190	8 190	-9 159	-969
Capitaux propres au 30 juin 2011	433 367	250 700	-7 259	-29 739	1 403	-2 700	2 183 927	2 829 700	10 482	2 840 182

Suite à la cession de Transdev, les réserves de couverture et les écarts de conversion ont été recyclés au compte de résultat et ont un impact de +8,3 M€ sur les capitaux propres car ces écarts ne sont jamais recyclés en résultat (cf Note 1.2.1).

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 ainsi chargée de l'exploitation 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 30 juin 2011 ont été arrêtés par le Conseil d'administration du 31 août 2011.

1. ÉVÉNEMENTS ET TRANSACTIONS SIGNIFICATIFS SURVENUS AU COURS DU PREMIER SEMESTRE 2011

1.1 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 :

- 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 ;

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

- reconnaît à la RATP la qualité de gestionnaire de l'infrastructure des réseaux de métro et de RER (dans la limite des compétences reconnues à Réseau Ferré de France), dont elle assure l'exploitation à la date du 1^{er} janvier 2010.

Au 1^{er} janvier 2010, les conséquences de cette loi sur la modification du régime de propriété sont les suivantes :

Type de biens	Matériels roulants et matériels d'entretien du matériel roulant	Biens relatifs à l'infrastructure	« Biens de reprise » Il s'agit de biens nécessaires à l'exploitation : - les centres bus, - les ateliers,...	Biens affectés aux activités administratives, sociales ou de formation
Régime de propriété	Ces biens appartenant initialement à la RATP, ils sont devenus la propriété du STIF depuis le 1 ^{er} janvier 2010. La RATP en conserve le contrôle (équivalent à un régime de quasi propriétaire). Le STIF entrera en possession des biens à la fin des contrats.	Pour la partie des biens qui appartenait initialement à l'État et au STIF, ces biens sont devenus la propriété de la RATP depuis le 1 ^{er} janvier 2010.	Pour la partie des biens qui appartenait initialement à l'État et au STIF, ces biens sont devenus la propriété de la RATP depuis le 1 ^{er} janvier 2010. Le STIF a la capacité de reprendre ces biens en fin de contrat contre une indemnisation de la RATP.	Pour la partie des biens qui appartenait initialement au STIF, ces biens sont devenus la propriété de la RATP depuis le 1 ^{er} janvier 2010.
Modalités de rémunération du transfert	Transfert à titre gratuit.	Transfert à titre gratuit.	Transfert avec indemnisation du STIF	Transfert avec indemnisation du STIF

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

Les dates limites sont :

- le 25 septembre 2011 pour l'établissement des listes de biens par catégorie devant faire l'objet d'un transfert de propriété, ou au plus tard le 25 décembre 2011 en cas de désaccord entre la RATP et le STIF ;
- le 25 mars 2012 pour l'établissement de la liste des biens de reprise historiquement détenus par la RATP, le STIF et l'État ;
- le 25 mars 2012 pour l'établissement d'une convention pluriannuelle entre le STIF et la RATP fixant notamment la rémunération de la RATP au titre de ses missions de gestionnaires d'infrastructure.
- au plus tard dans un délai de six mois après la publication des listes de biens pour fixer le montant et les modalités de versement des indemnisations du STIF
- le 25 mars 2013 pour l'établissement d'une convention pluriannuelle entre le STIF et la RATP fixant les modalités de rémunération versée à la RATP sur les biens de retour.

Au 30 juin 2011, les listes par catégorie de biens ne sont pas définies, les conventions fixant les rémunérations ne sont pas arrêtées et le nouveau cadre contractuel n'est pas disponible. En conséquence la RATP a maintenu dans ses comptes les modalités d'enregistrement des actifs immobilisés, les modalités d'amortissement et d'évaluation des actifs appliquées antérieurement sans tenir compte d'IFRIC 12 et des conséquences de la loi et n'a pas été en mesure de déterminer les flux futurs de trésorerie liés à ces actifs.

1.2 Développement Groupe RATP

1.2.1 Acquisition des actifs suite à la cession des titres Transdev

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

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

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

Ces opérations ont consisté à la vente des titres Transdev pour un montant de 169 M€ en échange de l'apport d'actifs pour une valeur de 157,5 M€ dont 116 M€ pour la société London United Busways et de l'encaissement de 11,5 M€ de trésorerie. Cette opération se traduit sur le résultat par une plus value nette de 26 M€ après un reclassement des réserves négatives pour 8,3 M€.

Dans les comptes du 30 juin 2011, l'écart d'acquisition provisoire s'élève à 79 M€. Ce montant sera corrigé des éventuelles mises à la juste valeur des actifs et passifs identifiables. Les travaux de mise à la juste valeur des actifs et des passifs des entités acquises sont en cours et seront finalisés au 31 décembre 2011.

À l'occasion de cette opération, le pourcentage de détention de RATP dans RATP Développement est passé de 97,32 % à 100 % suite à l'acquisition des titres antérieurement détenus par Transdev pour un prix de 2,5 M€. L'incidence de 0,7 M€ est comptabilisée en capitaux propres. Depuis le 1^{er} janvier 2011, les activités achetées ont contribué à la progression du chiffre d'affaires pour 128 M€ et au résultat net part du Groupe pour 2,5 M€ (hors portage de la dette).

1.2.2 Protocole d'accord pour un nouveau SYSTRA

Le 30 juin 2011, la RATP et la SNCF ont abouti à un accord visant à développer l'ingénierie du transport autour de leur filiale commune Systra. Cette refondation de Systra a consisté à lui apporter les filiales propres d'ingénierie des deux entreprises (Xélys pour la RATP, Inexia pour la SNCF) et faire évoluer la gouvernance du groupe. Au 30 juin 2011, le Groupe RATP perd avec la SNCF le contrôle conjoint du Groupe Systra et le contrôle exclusif de la société Xélys. Les Groupes Systra et Xélys sont à compter de cette date intégrés selon la méthode de la mise en équivalence.

Le groupe RATP apporte 49 % de la société Xélys au Groupe Systra en échange de titres Systra.

Les impacts sur le résultat sont :

- La perte du contrôle exclusif de Xélys donne lieu à la constatation d'un résultat de cession non seulement sur les 49 % cédés mais également sur les 51 % conservés pour un montant total de 19,4 M€ ;

- La réévaluation à la juste valeur de la quote-part antérieurement détenue dans le Groupe Systra de 25,8 M€.

À l'issue de cette opération, le groupe Systra est détenu à hauteur de 39,66 % contre 35,85 % auparavant. L'écart d'acquisition provisoire s'élève à 38,2 M€.

Les travaux d'identification de mises à la juste valeur des actifs et des passifs de ces deux entités seront réalisés sur le second semestre 2011.

Enfin, dans l'accord signé le 30 juin 2011, il est prévu qu'au plus tôt dans les six mois suivant la réalisation des apports initiaux et au plus tard le 31 décembre 2012, Systra devienne actionnaire à 100 % de Xélys par apport des 51 % du capital de la participation encore détenue par la RATP.

1.3 Nouvelles émissions obligataires

La RATP a émis 600 M€ en avril 2011 avec une échéance avril 2023 et un taux coupon de 4,125 %.

1.4 Fiscalité sur les contributions forfaitaires du STIF

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

Au titre de l'exercice 2011, la RATP facture le STIF sans TVA, conformément à l'analyse exposée à la DLF. La RATP considère que, quelque soit l'issue de ce dossier, les conséquences de cette position seront neutres sur le résultat 2011.

2. PRINCIPALES RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES DU GROUPE

La saisonnalité de l'activité

L'activité de la RATP est sujette à une forte saisonnalité. En effet, les recettes des mois de juillet et août sont significativement plus faibles que la moyenne constatée sur les autres mois. Compte tenu de la nécessité de maintenir une offre de service satisfaisante, conformément aux décisions du STIF, cette diminution des recettes n'est pas compensée par une diminution corrélée des charges, notamment les charges de personnel. Structurellement, le résultat du premier semestre est généralement supérieur au résultat du second semestre.

2.1 - Préparation des états financiers

En application du règlement européen 1606/2002 du 19 juillet 2002 sur les normes internationales, les états financiers consolidés du groupe RATP sont préparés sur la base des règles de présentation, de reconnaissance et d'évaluation du référentiel IAS/IFRS à l'exception du point mentionné au § 1.1 sur la non application d'IFRIC 12 à l'EPIC RATP.

Les comptes consolidés au 30 juin 2011 ont été établis conformément à la norme IAS 34 relative à l'information financière intermédiaire. S'agissant de comptes résumés, ils ne comportent pas l'intégralité des informations à fournir pour l'établissement de comptes consolidés IFRS complets et doivent être lus conjointement avec les comptes consolidés au 31 décembre 2010 établis selon les normes IFRS.

2.2 - Les principes comptables

Les principes comptables appliqués pour l'établissement des comptes consolidés résumés au 30 juin 2011 sont identiques à ceux décrits dans la note 2 de l'annexe aux comptes consolidés de l'exercice clos au 31 décembre 2010 à l'exception du point 2.2.1.

2.2.1 S'agissant des normes, interprétations, amendements dont l'application est obligatoire à compter du 1^{er} janvier 2011,

- Les normes, amendements suivants ont peu d'impact pour le Groupe dans les comptes du 30 juin 2011 :
- Procédure Amélioration annuelle des IFRS 2010; parmi les amendements introduits ceux relatifs aux normes IAS 34 et IFRS 7 ont une incidence sur les informations relatives aux instruments financiers à fournir au 30 juin 2011.
- IAS 24 révisée, Information relative aux parties liées, allègement des informations à fournir par les entreprises publiques et précisions apportées à la définition d'une partie liée. Les conséquences en matière d'informations à fournir ne modifient pas celles présentées par le groupe jusqu'alors (Note 4.22).
- Les interprétations, amendements suivants sont sans incidence sur les états financiers du Groupe RATP au 30 juin 2011 :
- Amendements d'IAS 32, Classement des droits de souscription émis en devises;
- Amendement d'IFRIC 14, Paiements d'avance d'exigences de financement minimal;
- IFRIC 19, Extinction d'une dette financière par émission d'actions.

2.2.2 S'agissant des normes, amendements, et interprétations d'application non obligatoires en 2011, le Groupe a décidé de ne pas les appliquer par anticipation.

- IAS 1 Présentation des états financiers / Amendements Présentation des autres éléments du résultat global (06/11);
- IFRS 7 – Instruments financiers- Informations à fournir en annexes, Amendement Informations à fournir sur les transferts d'actifs financiers (10/10).

2.2.3 Application d'IFRIC 12

À compter du 1^{er} janvier 2011, le Groupe a appliqué IFRIC 12 aux filiales (cf Note 4.19). La non application par l'EPIC RATP est décrite au § 1.1.

2.3 - Estimations et jugements

Pour établir les comptes du Groupe, la Direction doit procéder à des estimations dans la mesure où certains 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. Les montants qui figureront dans les futurs états financiers du groupe pourraient différer des estimations actuelles.

Au cours de ce semestre, le Groupe a exercé son jugement pour la comptabilisation des contrats de concession exploités par les filiales (cf Note 2.2.3) et pour la détermination de la date de contrôle des entrées de périmètre issues de l'opération de cession des titres Transdev (cf Note 1.2.1).

2.4 - Les méthodes d'évaluation spécifiques aux arrêts intermédiaires

Les contributions du STIF

Le mécanisme de rémunération pour la période 2008-2011 intègre une contribution d'exploitation « C1 » relative à l'exploitation et aux obligations de service public et une contribution « C2 » liée au financement des investissements.

La contribution C1 se compose de trois éléments :

- une contribution forfaitaire C11 couvrant les charges liées à l'exploitation non couvertes par les recettes voyageurs;
 - une contribution C12 couvrant à l'euro/l'euro les impôts et taxes;
 - une contribution C13 couvrant l'écart entre les recettes directes prévisionnelles indexées selon les modalités prévues pour la contribution C11 et le montant des recettes directes prévisionnelles actualisées des décisions tarifaires du STIF.
- Ces contributions sont revalorisées chaque année en fonction d'indices.

Ces contributions sont mensualisées de la façon suivante :

- C11 et C13 sont mensualisées selon la saisonnalité des objectifs mensuels de recettes directes;
- C12 est mensualisée au même rythme que les charges d'impôts et taxes constatées;
- C2 est mensualisée linéairement par douzième.

Bonus/malus qualité de service du STIF

Les bonifications et pénalités financières résultent de mécanismes d'incitation contractuels associés aux engagements de la RATP sur la réalisation d'objectifs annuels de qualité de service et d'offre de référence.

Cet élément faisant référence à des objectifs annuels, son estimation définitive ne peut intervenir que pour un exercice complet. Par conséquent, dans les comptes semestriels, nous retenons 50 % d'une estimation annuelle.

Intéressement au personnel

La norme IAS 34 ne précise pas la méthode d'estimation de l'intéressement à la fin d'une période intermédiaire. Les principes généraux de la norme IAS 19 s'appliquent donc. Le montant figurant dans les comptes semestriels correspond à 50 % de l'intéressement annuel calculé à partir d'une estimation annuelle.

Avantages postérieurs à l'emploi

Tous les avantages ont fait l'objet d'une nouvelle évaluation au 30 juin 2011.

3. OPÉRATIONS SUR LE PÉRIMÈTRE

La liste des sociétés intégrées au périmètre de consolidation figure à la note 4.23 de la présente annexe.

Les principales variations concernent les entrées et les sorties liées au dénouement de la cession des titres Transdev et les évolutions sur le contrôle du Groupe Systra, les autres prises de contrôle concernent la prise de contrôle de la société Bath Bus Company.

Dans le cadre de son plan de développement en Grande-Bretagne, RATP Développement a signé l'acquisition de 100% de Bath Bus Company, société d'exploitation d'un réseau de bus touristiques dans les villes de Bath, Cardiff, Windsor et Eastbourne au Royaume-Uni. Cette société est consolidée à partir du 1^{er} mars 2011 selon la méthode d'intégration globale. Le goodwill dégagé s'élève à 1,8 M€ et aucun actif et passif non comptabilisé n'ont été identifiés dans le cadre de cette opération.

Les contributions au chiffre d'affaires et au résultat du 30 juin 2011 ne sont pas significatives.

4. COMPLÉMENTS D'INFORMATION RELATIFS AU BILAN ET AU COMPTE DE RÉSULTAT

4.1 - Chiffres d'affaires

	au 30 juin 2011	au 30 juin 2010
Produits du transport	2 255 972	2 136 343
Produits des activités annexes	54 393	45 244
Recettes hors transport	268 430	155 811
TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES	2 578 795	2 337 398

4.2 - Charges de personnel

	au 30 juin 2011	au 30 juin 2010
Rémunérations	-968 090	-901 753
Charges sociales	-397 337	-386 834
Autres avantages à long terme	-5 112	1 734
Avantages postérieurs à l'emploi	-21 796	-16 586
Participations au personnel	-21 718	-21 813
TOTAL CHARGES DE PERSONNEL	-1 414 052	-1 325 251

4.3 - Dotations et reprises de provisions

	au 30 juin 2011	au 30 juin 2010
Dot./Prov. risques & charges d'exploit.	-28 577	-20 148
Dot./Prov. pour dép. des stocks et clients	-7 032	-4 719
Dot./Prov. Autres créances d'exploitation	-1 551	-604
Rep./Prov. risques & charges d'exploitation (1)	23 434	65 182
Rep./Prov. sur stocks et clients	3 954	3 861
Rep./Prov. Autres créances d'exploitation	545	8 597
TOTAL DOTATIONS ET REPRISES AUX PROVISIONS	-9 226	52 169

(1) La ligne Dotations et reprises de provisions pour risques et charges inclut pour le 30 juin 2010 une reprise de provision pour risque fiscal de 42M€.

4.4 Autres charges d'exploitation

	au 30 juin 2011	au 30 juin 2010
Pertes sur créances clients	-1 334	-4 097
Charges diverses de gestion courante	-11 359	-3 599
TOTAL AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION	-12 694	-7 696

4.5 Autres produits et charges opérationnels

	au 30 juin 2011	au 30 juin 2010
Produits de cession des immobilisations (1)	186 661	247
Autres produits opérationnels (2)	37 759	395
TOTAL AUTRES PRODUITS OPÉRATIONNELS	224 420	641
Valeur nette comptable des immobilisations (3)	-149 874	-11 635
Autres charges opérationnelles	-516	-615
TOTAL AUTRES CHARGES OPÉRATIONNELLES	-150 389	-12 251

(1) La ligne produits de cession des immobilisations correspond principalement aux prix de cession de la société Transdev (169 M€) (cf Note 1.2.1) et au prix d'apport fondé sur la juste valeur de la société Xélys à Systra (+9,5 M€) (cf Note 1.2.2).

(2) La ligne Autres produits opérationnels correspond principalement à la mise à juste valeur des sociétés Systra et Xélys suite à la perte de contrôle (+35,7 M€) (cf Note 1.2.2).

(3) La ligne valeur nette comptable des immobilisations correspond principalement à la valeur de sortie des titres Transdev (134 M€) (cf Note 1.2.1).

4.6 - Charges et produits financiers

Coût de l'endettement	au 30 juin 2011	au 30 juin 2010
Charges d'intérêts des opérations de financement	-107 923	-107 645
Variation cout amorti	1 045	-1 430
Résultat de change sur emprunts	43 318	110 165
Part inefficace FVH	-6	-34
Reprise en résultat des opérations de couverture	-1 932	-1 156
Intérêts des dérivés de couverture et de trading	-1 894	-3 188
Juste valeur des opérations de trading	359	410
Résultat net de change sur dérivés	-43 318	-110 165
TOTAL COÛT DE L'ENDETTEMENT	-110 351	-113 043

Autres charges et produits financiers	au 30 juin 2011	au 30 juin 2010
Revenus des participations	21	26
Produits sur trésorerie et équivalents de trésorerie	5 251	1 888
Résultat du lease hold	1 037	1 201
Résultat de change liés aux éléments opérationnels	-1 387	3 665
Autres charges financières	-1 614	-1 276
TOTAL PRODUITS FINANCIERS	6 309	6 780
TOTAL CHARGES FINANCIÈRES	-113 352	-114 319
RÉSULTAT FINANCIER	-107 043	-107 539

4.7 - Goodwill

	au 30 juin 2011	au 30 juin 2010
À L'OUVERTURE DE LA PÉRIODE	74 970	61 913
Acquisitions par voie de regroupement d'entreprises	79 069	12 495
Différences de change	-538	562
À LA CLÔTURE DE LA PÉRIODE	153 500	74 970

Les variations de l'exercice correspondent principalement aux entrées de périmètre liées à la cession des titres Transdev (cf Note 1.2.1) soit 79,9 M€ et 1,8 M€ sur l'achat de Bath Bus Company.

4.8 - Immobilisations incorporelles

Valeurs brutes	au 31 décembre 2010	Acquisitions	Mises au rebus, cessions	Reclassements	Variation de périmètre	au 30 juin 2011
Droit au bail	2 668	0	0	0	0	2 668
Frais de recherche et développement	110 905	0	0	0	-913	109 992
Concessions, brevets et droits similaires	340 489	351	-12 681	19 956	-3 395	344 720
Autres immobilisations incorporelles en cours	48 100	8 841	-21	-15 026	2 841	44 737
Fonds commercial	1 497	0	0	0	10 508	12 005
TOTAL VALEURS BRUTES	503 659	9 193	-12 701	4 931	9 042	514 123

Les frais de recherche et développement correspondent à des frais de développement liés à du matériel roulant. L'augmentation des immobilisations incorporelles s'explique principalement par les dépenses d'investissement de logiciels présentées sur la ligne Concessions, brevets et droits similaires.

Amortissements et dépréciations	au 31 décembre 2010	Dotations aux avertissements	Mises au rebus, cessions	Reprises	Variation de périmètre et reclassements	au 30 juin 2011
Droit au bail	-1 155	-38	0	0	0	-1 193
Frais de recherche et développement	-14 778	-1 821	0	0	277	-16 322
Concessions, brevets et droits similaires	-233 916	-18 151	12 566	0	1 601	-237 899
Autres immobilisations incorporelles	-1 592	-667	0	0	-563	-2 822
Fonds commercial	-84	-5	0	0	-479	-569
TOTAL AMORTISSEMENTS ET DÉPRÉCIATIONS	-251 525	-20 682	12 566	0	836	-258 805
VALEURS NETTES	252 134	-11 490	-136	4 930	9 877	255 317

4.9 - Immobilisations corporelles

Valeurs brutes	au 31 décembre 2010	Acquisitions	Mises au rebus, cessions	Reclassements	Variation de périmètre	au 30 juin 2011
Terrains	814 152	260	0	-282	9 365	823 494
Immeubles de placement	1 077	0	0	0	0	1 077
Constructions	7 361 230	428	-2 236	88 725	24 111	7 472 258
Installations Techniques, Matériels, outillage industriel	4 464 629	1 543	-21 199	55 918	4 760	4 505 652
Matériels de Transport	4 995 326	11 038	-43 950	75 807	102 076	5 140 297
Autres immobilisations corporelles	203 110	440	-1 350	3 362	-2 087	203 474
Immobilisations corporelles en cours	2 578 245	517 793	0	-253 739	220	2 842 517
Subventions d'investissement	-4 889 493		-207 806			-5 097 299
TOTAL VALEURS BRUTES	15 528 275	531 502	-276 542	-30 209	138 444	15 891 469

Amortissements et dépréciations	au 31 décembre 2010	Dotations aux avertissements	Mises au rebus, cessions	Reprises	Variation de périmètre et reclassements	au 30 juin 2011
Terrains	-34	0	0	0	0	-34
Immeubles de placement	-817	0	0	0	0	-817
Constructions	-2 834 968	-81 827	788	0	-3 209	-2 919 216
Installations Techniques, Matériels, outillage industriel	-3 039 137	-99 901	19 611	0	-4 815	-3 124 242
Matériels de Transport	-3 162 043	-101 297	43 375	0	-70 829	-3 290 794
Autres immobilisations corporelles	-148 122	-7 541	1 312	0	659	-153 692
Subventions d'investissement	1 918 736			49 553	0	1 968 289
TOTAL AMORTISSEMENTS ET DÉPRÉCIATIONS	-7 266 385	-290 567	65 087	49 553	-78 194	-7 520 506
VALEURS NETTES	8 261 891	240 934	-211 456	19 343	60 250	8 370 963

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 et tramway.

4.10 - Participations dans les entreprises associées et autres actifs financiers

4.10.1 - Participations dans les entreprises associées

Sociétés du groupe	30 juin 2011			31 décembre 2010		
	% de contrôle	Quote-part Situation nette	Dont Résultat	% de contrôle	Quote-part Situation nette	Dont Résultat
LFI (1)	12,66	2 186	77	12,32	1 871	61
Tram Di Firenze	24,90	1 743	-96	24,90	1 839	-1
LFI Services (1)	12,66	1 793	57	12,32	1 736	42
Financière Transdev (2)				49,88	1 455	-7
TFT Spa	12,66	1 824	34	12,32	1 790	27
SELT	25,00	786	85	25,00	702	137
Groupe Systra (2)	39,66	88 185	63	50,00	315	41
RFT Spa (1)	12,66	161	28	12,66	132	19
Alexa (1)	39,00	-110	-10	37,98	-100	-16
VTCL	45,00	7 769	-36	45,00	8 081	216
VT Korea	45,00	10 457	-138	45,00	9 794	59
HERM	48,00	175	4	48,00	170	44
Modène	23,52	6	0	23,52	4	0
Nanjing JV	22,05	519	486	22,05	-156	-56
Tramway Hong Kong	45,00	13 562	291	45,00	14 305	864
Séoul Ligne 9	36,00	135	259	36,00	1 051	1 283
Nanjing Anqing	16,32	578	48	16,32	560	112
Nanjing Huabei	11,47	509	42	11,47	495	94
Nanjing Huainan	18,30	1 186	81	18,30	1 252	303
Nanjing Maanshan	13,23	1 053	235	13,23	946	185
Mumbai	16,00	10	2	16,00	9	6
Odulys	35,00	-72	-96	35,00	24	-11
Xélis (2)	51,00	10 710	0			
TOTAL		143 165	1 416		46 275	3 401

(1) Les sociétés suivantes sont considérées comme sous influence notable pour les raisons suivantes : Pour LFI, LFI services, TFT spa, RFT spa, RATP Dev est l'actionnaire de référence de ces sociétés et détient 32,46% de LFI. La différence entre le % de contrôle et le % de détention correspond à des actions sans droit de vote.

(2) Cf Note 1.2

4.10.2 - Autres actifs financiers

	au 30 juin 2011	au 31 décembre 2010
Prêts Lease	436 034	466 101
Prêts CIL	51 227	50 686
Autres	29 113	30 654
Créances financières Ifric 12 (1)	26 262	
Provisions sur autres actifs financiers	-464	-204
AUTRES ACTIFS FINANCIERS	542 172	547 237

(1) Cf Note 4.19

4.11 - Clients et autres débiteurs

	au 30 juin 2011	au 31 décembre 2010
Créances clients	275 959	269 010
Perte de valeur des créances clients	-10 219	-13 252
Créances clients	265 741	255 758
Paiements versés d'avance	5 343	4 467
Charges constatées d'avance	59 883	48 066
Créances sur l'État et autres collectivités	302 886	175 047
Créances diverses	321 536	197 487
Provisions	-5 660	-5 914
Autres débiteurs	683 989	419 152
TOTAL CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS	949 729	674 909

	au 30 juin 2011	au 31 décembre 2010
Montant des créances dépréciées en début de période	-13 252	-20 407
Dotations aux provisions	-1 682	-2 734
Reprises de l'exercice non utilisées	0	114
Reprises de l'exercice utilisées	4 717	9 775
MONTANT CRÉANCES DÉPRÉCIÉES EN FIN DE PÉRIODE	-10 218	-13 252

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

Les créances sur l'État et autres collectivités augmentent principalement du fait de la RATP EPIC suite à l'augmentation des créances de subventions (+72,2 M€), à la créance de TVA (+43,8 M€) et aux produits à recevoir des contributions d'exploitation et d'investissements (+86,4 M€).

Les créances diverses augmentent principalement du fait de la RATP EPIC et correspondent à des créances liées à la gestion des titres de transport avec le GIE Comutitres (21 M€) et à une créance sur cession d'immobilisations (12 M€).

4.12 - Actifs détenus en vue de la vente

	au 30 juin 2011	au 31 décembre 2010
Transdev		133 132
Transregio		1 404
Eurailco		35
STBC		91
Equival		286
Capital non libéré transdev		11 176
AMT	22 569	
TOTAL	22 569	146 124

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

La société AMT a été acquise dans le cadre de l'opération de sortie de RATP dans Transdev.

RATP Développement a décidé d'exercer le put qu'elle détenait sur la société AMT. L'exercice de ce put a été réalisé au 31 mars 2011, pour une valeur de 22,6 M€ avec une sortie effective de la société 31 décembre 2011 et un paiement prévu le 31 décembre 2012 sans impact résultat. En conséquence la participation dans AMT est traitée conformément à IFRS 5 en actifs détenus en vue de la vente dès le 1^{er} janvier 2011.

4.13 - Trésorerie et équivalents de trésorerie

	au 30 juin 2011	au 31 décembre 2010
Valeurs mobilières de placement	756 521	661 768
Disponibilités	134 342	97 049
TOTAL	890 862	758 817

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

	au 30 juin 2011	au 30 juin 2010
Trésorerie et équivalents de trésorerie (bilan)	890 862	871 831
Concours bancaires courants	-99 272	-81 915
TRÉSORERIE DE CLÔTURE DU TFT	791 590	789 916

4.14 - 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.

	au 30 juin 2011	au 31 décembre 2010
Provision pour indemnités départ à la retraite (1)	253 205	224 010
Provision pour allocation décès des retraités	27 453	29 536
Provision pour indemnités décès des actifs	10 909	14 721
Provision pour cessation anticipée d'activité	4 273	4 825
Provision pour bonification du taux de plan épargne entreprise (PEE) des retraités et futurs retraités	31 639	35 743
Provision pour rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités	149 218	160 711
TOTAL AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI	476 697	469 545
Provision pour cessation progressive d'activité	16 355	4 270
Provision pour médaille du travail	13 293	20 004
Provision pour maladie longue durée	4 294	3 996
Provision pour chômage	10 602	10 538
Provision pour rentes maladies professionnelles et accidents du travail des actifs	16 835	17 358
Provision mesures transitoires régime des retraites	1 110	1 211
TOTAL AVANTAGES À LONG TERME	62 489	57 377
TOTAL	539 186	526 922

(1) L'impact sur la provision pour indemnités départ à la retraite est principalement lié :

- aux entrées de périmètre : 19 M€,
- aux charges de la période : 12 M€.

Les avantages sont évalués au 30 juin 2011 au taux de 4,5% contre 4% au 31 décembre 2010.

Une baisse (respectivement une hausse) du taux d'actualisation de 25 points de base aurait un impact à la hausse (respectivement à la baisse) sur les avantages postérieurs à l'emploi de 11,4 M€ en contrepartie d'une diminution (respectivement d'une augmentation) des réserves du même montant.

4.15 - Autres provisions

	au 31 décembre 2010	Dotations	Provision utilisée	Provision non utilisée	Reclassement variations de périmètre et taux de change	au 30 juin 2011
Provisions non courantes	83 594	15 938	-7 937	-170	-2 089	89 336
Démantèlement	40 271	0	0	-170	-3 405	36 696
Litiges	9 910	5 306	-731		147	14 632
Autres charges	3 169	854	-55	0	1 072	5 040
Autres risques	30 245	9 778	-7 151	0	97	32 968
Provisions courantes	88 830	11 678	-12 311	-3 008	2 952	88 142
Démantèlement	37 770	0	0	0	3 619	41 389
Litiges	12 561	1 729	-650	-833	-426	12 381
Autres charges	13 215	2 522	-5 733	-2 100	-468	7 436
Autres risques	25 285	7 427	-5 928	-75	227	26 936
TOTAL DES PROVISIONS	172 425	27 616	-20 248	-3 178	863	177 477

4.16 - Dettes financières

4.16.1 - Détail des dettes financières courantes et non courantes

	au 30 juin 2011	au 31 décembre 2010
Emprunts obligataires	4 507 845	3 867 127
Variation de la juste valeur de la dette obligataire	-2 158	-621
Emprunts auprès de la région Île-de-France	248 178	233 191
Emprunts Plan Épargne Entreprise	154 880	157 097
Emprunts liés aux terminaisons de lease	436 034	466 100
Emprunts auprès des établissements de crédit	101 891	92 789
Emprunts liés aux contrats de location financement	34 015	38 862
Dépôts et cautionnements (reçus)	1	1
Autres emprunts et dettes	8 377	8 673
TOTAL DETTES FINANCIÈRES - NON COURANT	5 489 063	4 863 220
Emprunts obligataires	0	500 271
Emprunts auprès de la région Île-de-France	22 327	24 383
Emprunts Plan Épargne Entreprise	200 777	210 115
Emprunts liés aux terminaisons de lease	6 229	6 954
Emprunts auprès des établissements de crédit	6 341	5 549
Emprunts liés aux contrats de location financement	2 090	1 838
Dépôts et cautionnements (reçus)	200 497	142 992
Billets de trésorerie	802 518	612 463
Autres emprunts et dettes	29	1 506
Concours bancaires	99 268	72 825
Intérêts courus non échus (ICNE)	112 683	80 542
TOTAL DETTES FINANCIÈRES - COURANT	1 452 759	1 659 438
TOTAL	6 941 822	6 522 659

4.16.2 - Calcul de l'endettement net

Le Groupe définit communément sa dette nette 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.

	au 30 juin 2011	au 31 décembre 2010
Dettes financières	6 941 822	6 522 658
Cash flow hedge	-334 953	-289 814
Intérêts courus non échus	-112 683	-80 542
Avance Prêts CIL	-66 428	-66 428
Dépôts et cautionnements (1)	-441 969	-473 054
Trésorerie et équivalents de trésorerie (2)	-890 862	-758 817
Trésorerie non disponible des filiales	-	-
Autres	2 486	-682
ENDETTEMENT NET GROUPE	5 097 413	4 853 321

(1) Ces dépôts ont des termes parfaitement symétriques aux emprunts liés aux terminaisons de lease, ils viennent en déduction du calcul de l'endettement net.

(2) Le cash collatéral correspond à la juste valeur des dérivés, il est réajusté régulièrement selon un seuil de déclenchement ; il peut être majoré ou minoré selon le rating de la contrepartie. Le montant de cash soumis à restriction s'élève à 1057 M€. Ce montant correspond à la somme des dépôts liés aux leases : 442 M€, au cash collatéral lié aux leases : 414,6 M€ et cash collateral lié aux autres dérivés pour -200,2 M€ (cash reçu).

4.17 - Fournisseurs et autres créditeurs

	au 30 juin 2011	au 31 décembre 2010
Dettes fournisseurs	288 523	258 489
Dettes sur immobilisations	216 344	392 031
Dettes fiscales et sociales	594 064	505 038
Dettes diverses d'exploitation	18 493	6 719
Produits constatés d'avance	95 113	51 061
Autres dettes diverses	115 473	145 138
TOTAL	1 328 010	1 358 476

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

4.18 - Instruments financiers dérivés

	au 31 décembre 2010					
	Actif non courant	Actif courant	Total actif	Passif non courant	Passif courant	Total passif
Cashflow Hedge	290 742	11 296	302 038	16 829	13 164	29 993
Fair value Hedge		1 204	1 204	607	34	641
Non Hedge		1 277	1 277		1 435	1 435
TOTAL	290 742	13 777	304 519	17 436	14 633	32 069

	au 30 juin 2011					
	Actif non courant	Actif courant	Total actif	Passif non courant	Passif courant	Total passif
Cashflow Hedge	335 624	20 671	356 295	4 807	23 077	27 884
Fair value Hedge		669	669	2 153	763	2 916
Non Hedge		5 686	5 686		4 796	4 796
TOTAL	335 624	27 026	362 650	6 960	28 636	35 596

4.19 - Contrats de concession

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

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

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

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

Au 30 juin 2011, les dispositions d'IFRIC12 ne sont pas appliquées à l'EPIC RATP (cf §1.1).

Pour les filiales, les incidences au bilan concernent l'inscription d'une créance financière de 26,7M€ au 1^{er} janvier 2011 (comptabilisée en immobilisations corporelles au 31 décembre 2010) et de 26,2M€ au 30 juin 2011. L'application d'IFRIC 12 n'a pas d'incidence significative sur le résultat et sur sa présentation au 30 juin 2011.

4.20 - Garanties

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. Economiquement 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.

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 30 juin 2011 à 343 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 30 juin 2011 à 83 M€, le risque de contrepartie est couvert par des contrats de collatéralisation qui imposent en cas de dégradation du rating de ces dépôts 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 30 juin 2011 à 142 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 maximal de 163 M\$ (soit 113 M€) et d'un encours au 30 juin 2011 fixé à 136 M\$ (94 M€).

4.21 - Engagements hors bilan

En matière d'investissements en immobilisations, les commandes d'investissements contractées au 30 juin 2011 mais non enregistrées dans les comptes s'élèvent à 3078 M€ en valeur brute hors quote-part subventionnée contre 3400 M€ au 31 décembre 2010.

4.22 - 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 et applique l'exemption d'IAS 24 limitant les informations à fournir sur les transactions et les soldes bilantiels avec les autres entreprises publiques.

Transactions avec l'État et les collectivités publiques

	au 30 juin 2011	au 31 décembre 2010
Ressources du contrat STIF	945 789	939 480
Ressources des communes pour le maintien de dessertes déficitaires	8 005	8 268
Subventions d'investissements appelées sur l'exercice (État, STIF, RIF et Autres)	204 730	121 295
Emprunts Région Île-de-France souscrits sur l'exercice	13 637	10 195
Emprunts Région Île-de-France remboursés sur l'exercice	-	-
Créances sur l'État et les collectivités	358 520	236 090
Créances sur le STIF	125 920	208 870
Dettes envers l'État et les collectivités	78 510	116 370
Dettes envers le STIF	8 820	10 120
Dettes financières envers la RIF	305 293	303 094

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.

4.23 - Sociétés du Groupe

Pôle Transport	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode
RATP Développement	France	100,00	100,00	IG
RATP Dév France Investissement	France	100,00	100,00	IG
Cité Bleue	France	50,00	50,00	IP
CTVMI	France	100,00	100,00	IG
Giroux Eure et Loire	France	100,00	100,00	IG
Céobus	France	100,00	100,00	IG
RATP Dév France Services	France	100,00	100,00	IG
SCI Parc de la Sainte Claire	France	100,00	100,00	IG
SCI Pimian	France	100,00	100,00	IG
SCI La Procession	France	55,00	55,00	IG
SCI Sofitim	France	50,00	50,00	IG
STIVO	France	50,00	50,00	IP
TIMBUS	France	50,03	50,03	IG
TVM	France	100,00	100,00	IG
Cars Perrier	France	100,00	100,00	IG
SCI Perrier	France	100,00	100,00	IG
EM Services	France	100,00	90,00	IG
Flexcité	France	100,00	86,00	IG
Flexcité 77	France	100,00	86,00	IG
Flexcité 91	France	100,00	86,00	IG
Flexcité 93	France	100,00	86,00	IG
Flexcité 94	France	100,00	97,00	IG
Flexcité 95	France	100,00	86,00	IG
Flexcité 95 TSE	France	100,00	86,00	IG
Gembus	France	100,00	100,00	IG
Jacquemard et Cie	France	100,00	100,00	IG
Mobicité	France	100,00	100,00	IG
Cars Dunois	France	100,00	100,00	IG
Cars Saint martin	France	100,00	55,00	IG
Odulys	France	35,00	35,00	MEE
Voyage Dunois	France	100,00	100,00	IG
Orlyval Service (OVS)	France	100,00	99,00	IG
SQY BUS	France	100,00	89,65	IG
Société d'Exploitation des Lignes Touristiques	France	25,00	25,00	MEE
Société des Lignes Touristiques	France	51,00	51,00	IP
TP2A	France	100,00	51,00	IG
CTY	France	100,00	100,00	IG
IXXI	France	100,00	100,00	IG
Société des Transports Interurbains Centre	France	100,00	100,00	IG (1)
Moulins Mobilité	France	100,00	100,00	IG (1)
Société des Transports Urbains de Bourges	France	100,00	100,00	IG (1)
Société des Transports Urbains Vierzon	France	100,00	100,00	IG (1)
Société des Transports Interurbains Allier	France	100,00	100,00	IG (1)
AlpBus Fournier	France	100,00	100,00	IG (1)
Société des Transports Interurbains Haute-Savoie	France	100,00	100,00	IG (1)
Vienne Mobilités	France	100,00	100,00	IG (1)
STD de la Marne	France	100,00	100,00	IG (1)
Champagne Mobilités	France	100,00	100,00	IG (1)
Voyages Desbiolles	France	100,00	100,00	IG (1)
Bombela Operating Company	Afrique du Sud	51,00	51,00	IG
EL Djazair	Algérie	100,00	100,00	IG
Nanjing Anqing	Chine	16,32	16,32	MEE
Nanjing Huabei	Chine	11,47	11,47	MEE
Nanjing Huainan	Chine	18,30	18,30	MEE

Nanjing Maanshan	Chine	13,23	13,23	MEE
Nanjing JV	Chine	22,05	22,05	MEE
VTCL	Chine	45,00	45,00	MEE
VTR China	Chine	50,00	50,00	IP
Macao	Chine	33,37	33,37	IP
Tramway Hong Kong	Hong Kong	45,00	45,00	MEE
Séoul Ligne 9	Corée	36,00	36,00	MEE
VT Korea	Corée	45,00	45,00	MEE
VTR Korea	Corée	50,00	50,00	IP
Véolia Transport RATP Asia	France	50,00	50,00	IP
VTR India	Inde	50,00	50,00	IP
Mumbay	Inde	16,00	16,00	MEE
RATP DEV USA LLC.	États Unis	100,00	100,00	IG
Fullington Auto Bus Company	États Unis	51,00	51,00	IG
Mc Donald Transit Associates	États Unis	51,00	51,00	IG
Autoline Toscane	Italie	100,00	100,00	IG
Gest Spa	Italie	100,00	51,00	IG
HERM	Italie	48,00	48,00	MEE
Modène	Italie	23,52	23,52	IP (2)
Tram di Firenze	Italie	24,90	24,90	MEE
RATP Dev Italia	Italie	100,00	100,00	IG (1)
RATP Dev Genova	Italie	100,00	100,00	IG (1)
Dolomiti Bus	Italie	39,50	39,50	IP (1)
RATP International	France	100,00	100,00	IG
ALEXA	Italie	39,00	39,00	MEE
La Ferroviaria Italiana (LFI)	Italie	12,66	12,66	MEE
LFI Services	Italie	12,66	12,66	MEE
TFT SPA	Italie	12,66	12,66	MEE
RFT SPA	Italie	12,66	12,66	MEE
RATP Dev Suisse	Suisse	100,00	100,00	IG (1)
RATP Dev Suisse TP	Suisse	100,00	100,00	IG (1)
HelvéCIE SA	Suisse	100,00	100,00	IG (1)
RATP Dev UK	Angleterre	100,00	100,00	IG (1)
Bournemouth Transport	Angleterre	100,00	90,00	IG (1)
London United Busways	Angleterre	100,00	100,00	IG (1)
Bath Bus Company	Angleterre	100,00	100,00	IG (1)

Pôle Ingénierie	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode
Groupe Systra	France	39,50	39,50	MEE (3)
Xelis	France	51,00	70,36	MEE (3)

Pôle valorisation des espaces	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode
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

(1) Entrée de périmètre

(2) Conformément aux pactes d'actionnaires, exercice indirectement d'un contrôle conjoint

(3) Changement de méthode - Perte de contrôle

4.24 - Événements postérieurs à la clôture

Néant

Rapport des commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2011

En exécution de la mission qui nous a été confiée par la ministre de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi et en application de l'article L. 451-1-2 III du Code monétaire et financier, nous avons procédé à :

- l'examen limité des comptes semestriels consolidés résumés de la RATP, relatifs à la période du 1^{er} janvier 2010 au 30 juin 2011, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

Ces comptes semestriels consolidés résumés ont été établis sous la responsabilité de votre conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d'exprimer notre conclusion sur ces comptes.

1 - Conclusion sur les comptes

Nous avons effectué notre examen limité selon les normes d'exercice professionnel applicables en France, à l'exception du point décrit dans le paragraphe suivant. Un examen limité consiste essentiellement à s'entretenir avec les membres de la direction en charge des aspects comptables et financiers et à mettre en œuvre des procédures analytiques. Ces travaux sont moins étendus que ceux requis pour un audit effectué selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. En conséquence, l'assurance que les comptes, pris dans leur ensemble, ne comportent pas d'anomalies significatives obtenue dans le cadre d'un examen limité est une assurance modérée, moins élevée que celle obtenue dans le cadre d'un audit.

Comme mentionné dans la note 1.1. «Évolution du cadre réglementaire», 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,
- fait entrer dans le champ d'application de l'IFRIC 12 les opérations relatives à l'activité «Exploitation des réseaux de transport».

Pour chacune des deux missions confiées à la RATP, elle a précisé que la rétribution versée par le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) devrait assurer une rémunération appropriée des capitaux engagés. Dans l'attente de l'adaptation du cadre contractuel existant entre le STIF et la RATP, la RATP a arrêté ses comptes sur la base du contrat en cours avec le STIF et n'a pas été en mesure d'appliquer l'IFRIC 12 aux actifs de l'EPIC ni de déterminer les flux futurs de trésorerie liés à ces 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.

Sur la base de notre examen limité et sous cette réserve, nous n'avons pas relevé d'anomalies significatives de nature à remettre en cause la conformité des comptes semestriels consolidés résumés avec la norme IAS 34 – norme du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne relative à l'information financière intermédiaire.

2 - Vérification spécifique

Nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité commentant les comptes semestriels consolidés résumés sur lesquels a porté notre examen limité.

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 semestriels consolidés résumés.

Neuilly-sur-Seine, le 31 août 2011

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit
Gérard Morin

Ernst & Young et Autres
Christine Vitrac

Attestation des personnes assumant la responsabilité du rapport financier semestriel

Nous attestons, à notre connaissance, que les comptes pour le semestre écoulé 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 semestriel

d'activité ci-joint présente un tableau fidèle des événements importants survenus pendant les six premiers mois de l'exercice, de leur incidence sur les comptes, ainsi qu'une description des principaux risques et des principales incertitudes pour les six mois restant de l'exercice.

Le président-directeur général



Pierre Mongin

Le directeur financier



Alain Le Duc



RATP
Direction de la communication
54, quai de la Rapée
75599 Paris Cedex 12

