

2012

RAPPORT FINANCIER

Rapport de gestion
Rapport du président
Comptes consolidés
Comptes sociaux

SOMMAIRE

Attestation des personnes assumant la responsabilité du rapport financier annuel

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

Le président-directeur général
Pierre Mongin



Le directeur financier
Alain Le Duc

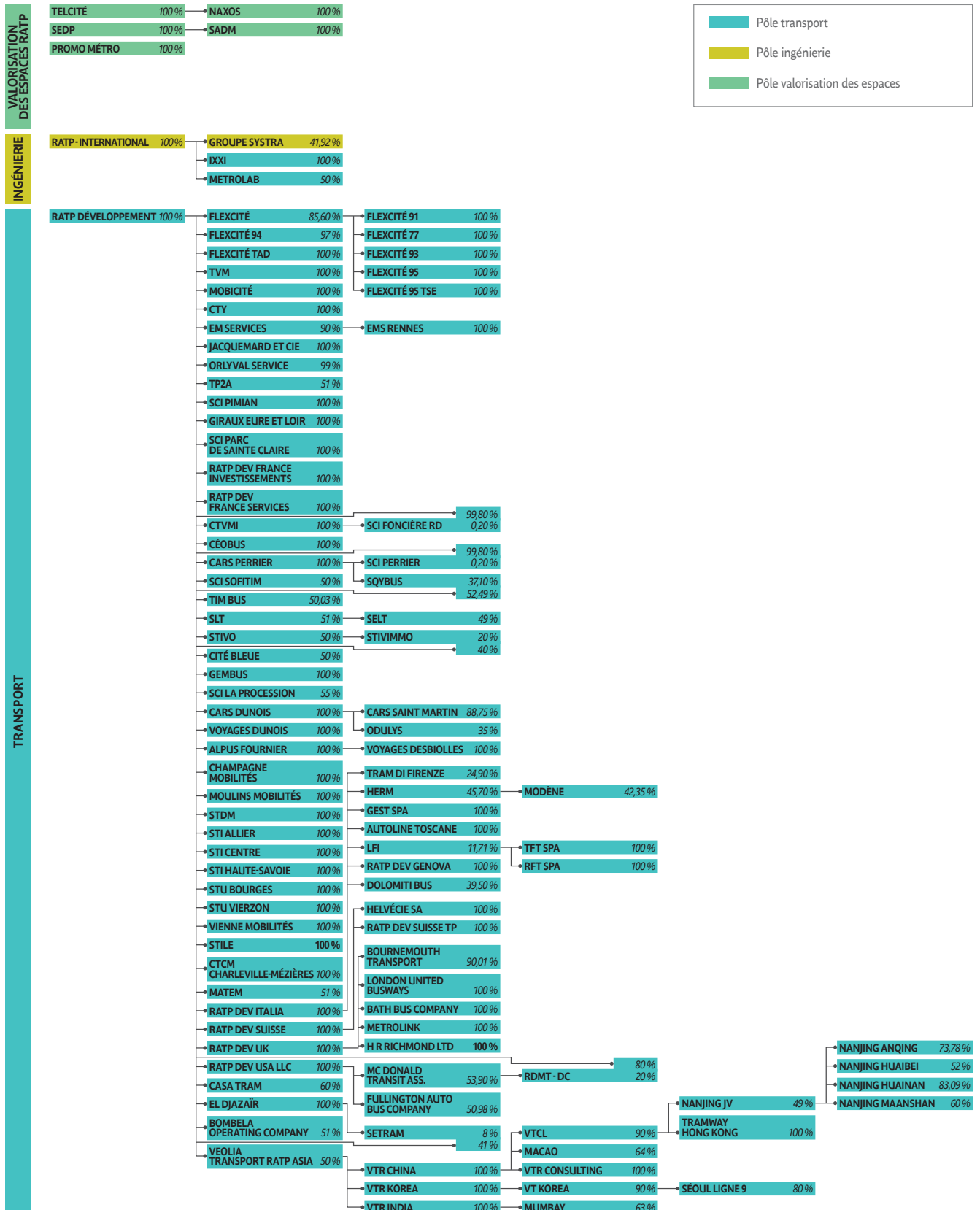




RAPPORT DE GESTION

Principales évolutions de 2012	4
Les résultats consolidés au 31 décembre 2012	5
Les perspectives	9
Autres informations	9

ORGANIGRAMME DU GROUPE RATP - 31 DÉCEMBRE 2012



EPIC RATP ET GROUPE RATP

1 • LES PRINCIPALES ÉVOLUTIONS DE 2012

1.1 Pour le transport

La RATP Epic

L'année 2012 est la première année du nouveau contrat Stif, qui couvre la période 2012-2015, sous un nouveau contexte juridique (loi sur l'Organisation et la régulation des transports ferroviaires 2009-1503, dite loi ORTF) :

- Les droits de ligne de l'opérateur de transport ont une durée limitée en vue de mises en concurrence ; l'état actuel des textes et informations disponibles conduit la RATP à appliquer l'interprétation IFRIC 12 « contrats de concessions de services » à compter du 1^{er} janvier 2012 aux biens de retour (essentiellement le matériel roulant) et aux biens de reprise (essentiellement les Centres Bus) ;
- La qualité de gestionnaire d'infrastructures, non soumis à concurrence, est reconnue à la RATP.

Ce nouveau contrat fixe des niveaux d'exigence accrus, qui se traduisent par un bonus qualité de service de 3,6 M€ et des pénalités pour -10,2 M€. Il précise la gouvernance des investissements, notamment les responsabilités de la RATP et la procédure d'approbation des investissements par le Stif.

Les résultats de la RATP en 2012 sont conformes à ceux attendus dans le contrat, dans la ligne du net redressement des équilibres économiques de la RATP réalisé en 2011, sans nouvelle progression en 2012. La RATP bénéficie sur la durée de la productivité annuelle de 1,5 % hors effet croissance qu'elle s'était fixée comme objectif de son plan d'entreprise 2008-2012.

L'activité de la RATP en 2012 présente un trafic stable à 3 096 millions de voyages, mais un trafic payant en hausse de +0,9 % (comme en 2011), soit une évolution supérieure à celle prévue par le contrat (+0,8 %). Elle est marquée par le passage d'un indice d'actualisation du contrat Stif de 2,6 % en 2011 à 1,8 % en 2012.

En social, le chiffre d'affaires progresse de 26 M€ (2,5 %), au-delà de l'inflation (1,9 %). L'excédent brut d'exploitation s'établit à 1 100 M€ et progresse de +38 M€ ou +3,6 %, effet de la progression du chiffre d'affaires et du gain de productivité pour 12 M€.

Ces résultats permettent à l'Epic de dégager une CAF à 833 M€ en augmentation de +22 M€ ou +2,8 % par rapport à 2011 : la croissance de l'EBE de +38 M€ est amputée en partie par la hausse des frais financiers (+11 M€) du fait notamment du coût de portage d'un emprunt émis par anticipation pour bénéficier du bon niveau des taux d'intérêt.

Le résultat net (286 M€) bénéficie d'éléments non pérennes pour 22 M€ (dont les plus-values immobilières). Il se compare à un résultat 2011 (295 M€) qui comprenait la plus-value de cession de la sortie du capital

de Transdev pour 42 M€. En conséquence, hors facteurs non pérennes, le résultat social de l'exercice 2012 est supérieur de 11 M€ à celui de 2011.

Les comptes de l'Epic sont pour la 1^{re} année en 2012 issus du regroupement des comptes des établissements comptables OT (Opérateur de transport) et GI (Gestionnaire d'infrastructures) compte tenu des termes de la loi du 3 juin 2010. Ils font ressortir un niveau d'EBE, de résultat et de dette en phase avec les grands équilibres financiers visés.

- Le GI dégage un EBE de 407 M€, un résultat net de 83 M€ et une CAF de 282 M€.
- L'OT dégage un EBE de 693 M€, un résultat net de 202 M€ et une CAF de 552 M€.
- Leur niveau d'endettement net est respectivement de 2 745 M€ pour le GI et 2 470 M€ pour l'OT.

Les autres évolutions en France

Un niveau d'activité en nette progression par rapport à l'exercice 2011 :

- Les gains de positions avec les contrats de la ligne A14 reliant Les Mureaux à la Défense, du réseau de Charleville-Mezières, de la gestion de la gare routière de Rennes et différents compléments d'offre en Rhône-Alpes Suisse ;
- Une forte croissance organique notamment sur les activités de Transport de Personnes à Mobilité Réduite et sur les zones Centre et Île-de-France, le tout en réussissant les échéances importantes de renouvellement des contrats de Bourges, Chateaudun, Moulins, FlexCité 91, ainsi que des contrats scolaires de la zone Centre.

Un environnement économique plus difficile ayant déjà affecté la fin de l'exercice 2011, mais aussi la hausse générale du coût du gazole, et le durcissement des conditions économiques des contrats notamment en Île-de-France.

La mise en œuvre bien engagée des plans de redressement dans les filiales reprises suite à l'opération Transdev. À l'exception du contrat de Vienne Mobilité, et du chiffre d'affaires insuffisant des activités dans l'est de la France, l'ensemble des filiales concernées voient leur redressement bien engagé.

Le gain du réseau de Boulogne, sans impact sur les comptes, la reprise s'effectuant au 1^{er} janvier 2013.

L'effet année pleine des activités acquises courant 2011 ou opérées fin 2011, comme les tramways de Manchester, le métro d'Alger et les bus de Macao.

Le succès confirmé de l'Afrique du Sud, avec l'ouverture de la toute dernière station le 7 juin 2012 : le Gautrain est désormais exploité dans son intégralité.

L'acquisition sur le premier semestre en renforcement des activités londonniennes d'une société familiale basée à Epsom.

Des succès commerciaux déterminants pour le développement des activités du Groupe aux États-Unis et au Maghreb. D'une part, Mac Donald et RATP Dev USA enregistrent des gains majeurs avec le contrat du réseau d'Austin et celui de la future ligne de tramway de Washington DC, prévue pour fin 2013. D'autre part, le groupe s'implante durablement au Maghreb, en devenant, en partenariat avec l'entreprise du métro d'Alger et l'ETUSA, l'opérateur du tramway d'Alger et des futures lignes d'Oran et Constantine (des mises en service prévues à horizon 2013-2014). Au Maroc, RATP Dev a remporté, toujours en partenariat, le contrat d'exploitation du tramway de Casablanca, dont l'ouverture a été réalisée le 12 décembre 2012.

En Italie, la bonne tenue des contrats opérationnels, malgré les restrictions budgétaires pesant sur l'offre en matière de réseau. Ceci a notamment conduit à acquérir l'usufruit de 49 % de Gest, société exploitant le tramway de Florence, et à engager le challenge de la restructuration régionale autour de Modène.

Des résultats contrastés dans le tourisme selon les pays, avec de belles performances en France et le recul du Royaume-Uni.

De bons niveaux de résultat sur les contrats asiatiques, à l'exception des difficultés persistantes de Macao.

Le gain en fin d'année du management du tramway de Tucson en Arizona qui doit être mis en exploitation fin 2013.

1.2 Pour l'ingénierie

Nouveau Systra : fusion effective de Systra, Xelis et Inexia

Rappel : depuis le 30 juin 2011, le groupe Systra est mis en équivalence dans les comptes du groupe RATP.

Rappelons également qu'au 30 juin 2011, le changement de méthode de consolidation s'était traduit, en application de la norme IAS31, par un impact positif de 45 M€ dans le résultat consolidé du groupe RATP : en effet, la part détenue par le groupe dans les 2 sociétés Systra et Xelis était évaluée à sa juste valeur.

L'intégration complète de Xelis et Inexia est intervenue le 3 janvier 2012, par apport des titres résiduels. Depuis le 1^{er} juillet 2012, la fusion des sociétés Inexia et Xelis au sein de Systra est effective. Sur le plan fonctionnel, le groupe a poursuivi depuis début 2012 les efforts de réorganisation du nouvel ensemble. Les équipes ont intégré en décembre le nouveau siège rue Henry Farman dans le 15^e arrondissement.

Le résultat net part de groupe RATP comprend désormais le palier Systra à 41,92 %.

Affaires et résultats de l'Ingénierie

Le niveau d'activité du groupe Systra est en léger retrait par rapport à l'activité 2011 des 3 entités intégrées dans le cadre de la fusion. Ce retrait est principalement dû au ralentissement observé au Moyen Orient, avec la baisse de l'activité sur le métro de Dubai, à la cession de Sotec en France, et à l'environnement dégradé aux États-Unis.

Systra a cependant enregistré des succès commerciaux importants sur l'ensemble de ses zones d'activité, en France avec la LGV Est et le contournement Nîmes-Montpellier, au Chili avec les lignes 3 et 6 du métro, à Ho-

Chi-Minh pour le design de la partie aérienne de la ligne 1 du métro, ou encore le tramway d'El Safooh aux Émirats Arabes Unis ou le métro de Bakou.

En termes de résultat, l'année a été contrastée avec des régularisations défavorables de la marge à terme sur plusieurs contrats tramways en France et certaines affaires en Asie. Cet effet baissier a été partiellement compensé en fin d'année avec l'obtention d'avenants ou la levée de risques sur des projets notamment français en matière de grande vitesse.

Comme en 2011, les résultats du groupe Systra enregistrent les coûts d'intégration de sa refondation et les écritures d'allocation du prix d'acquisition suite à la mise à la juste valeur des actifs.

1.3 Pour la valorisation des espaces

En ce qui concerne la valorisation des espaces, on note d'une manière générale, la poursuite de la dynamisation du réseau, qui permet de compenser et au-delà le démarrage des travaux de rénovation à Châtelet-Les-Halles et les efforts de rationalisation des opérateurs télécoms. On note par ailleurs les succès commerciaux des filiales dans le cadre du Grand Paris, avec des missions de conseil de Promométro et SEDP, ou encore les contrats de gestion des commerces des réseaux de Marseille et de Lyon.

La mise en œuvre de la convention 3G/4G dans le métro et le RER suite aux accords déjà signés avec Bouygues et SFR n'a pas d'impact dans les comptes 2012.

2 • LES RÉSULTATS CONSOLIDÉS AU 31 DÉCEMBRE 2012

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

- Par rapport au 31 décembre 2011, le chiffre d'affaires est impacté d'une part par l'effet année pleine de la disparition de la contribution de l'ingénierie, et d'autre part par la première application de la norme IFRIC 12. À méthode et périmètre constants, le chiffre d'affaires progresse de 6,1 % ;
- Le résultat opérationnel, en nette diminution étant donné les produits non récurrents de 2011 : dénouement des opérations Transdev et Systra, mais en progression de 34,8 M€ hors ces éléments ;
- Le résultat net part du Groupe, d'un montant de 285 M€, en baisse de 52,5 M€, mais en progression de 24,8 M€ hors les produits non récurrents de 2011 ;
- Les capitaux propres, notamment affectés par les conséquences de la loi ORTF et de l'accord signé entre la RATP et le Stif en date du 21 septembre 2012, en baisse de près de 216 M€ par rapport à fin 2011 ;
- Et l'endettement net, en hausse de 158 M€ par rapport à fin 2011.

Les investissements bruts du Groupe s'élèvent à 1 565 M€, en nouvelle progression par rapport à 2011. Cette hausse est essentiellement imputable aux projets d'extension du réseau de tramways et métro comme le T3 à Porte de la Chapelle, T2 à Bezons, T1 de Saint-Denis à Asnières-Gennevilliers, ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers, ainsi qu'aux nouvelles rames ferroviaires pour les lignes A et B du RER, et les lignes 1, 2, 5 et 9 du métro. On soulignera aussi

la poursuite d'un haut niveau de dépenses sur les opérations du CPER Tramway (T7, T3, T5, T6, T8, ...) métro ligne 4, ligne 12 et ligne 14.

D'une façon générale, on observe que la part de la RATP dans les indicateurs reste prépondérante mais l'activité des filiales confirme encore à fin 2012 le dynamisme de sa croissance : le poids des filiales dans l'activité totale du Groupe s'établit à 15,5 % contre 13,6 % à fin 2011, ce qui est d'autant plus remarquable étant donné la disparition de la contribution en chiffre d'affaires de l'ingénierie.

On notera le fait important suivant : dans le cadre de l'application des dispositions de la loi ORTF, la RATP et le Stif ont demandé conjointement la mise en œuvre d'une procédure d'arbitrage pour déterminer le montant des indemnités au titre des biens propres transférés du Stif à la RATP au 1^{er} janvier 2010. Ce montant a été fixé à 200 M€ dans le cadre d'un arrêté interministériel publié le 16 février 2013. La loi ORTF étant le fait générateur de cet événement, l'indemnité a été comptabilisée rétroactivement au 1^{er} janvier 2010 en immobilisations, avec constatation en contrepartie d'une dette à l'égard du Stif d'égale montant. Compte tenu de la date de publication de l'arrêté interministériel, il n'a pas été possible de disposer avant l'arrêté des comptes des informations nécessaires pour affecter cette indemnité bien par bien, ni de constater les amortissements le cas échéant. Cette répartition sera effectuée sur l'exercice 2013 et permettra d'établir la distinction entre éléments amortissables et non amortissables.

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

2.1 Chiffre d'affaires consolidé

La contribution de la RATP est en baisse apparente de -137 M€ entre 2011 et 2012 : cette tendance est due à l'effet de l'application de la norme IFRIC 12 dans les comptes consolidés. En effet, la variation réelle de l'activité de l'Epic est de +142 M€, compensée par un impact de -280 M€ de l'IFRIC 12.

La progression d'activité de la RATP résulte essentiellement de l'actualisation de la rémunération versée par le Stif +1,8 %, d'un accroissement d'offre +0,5 % (préparation des ouvertures de tramways, notamment), compensés en partie par des changements de présentation et le durcissement des bonis qualité du contrat.

La contribution des filiales est en progression de 89 M€. Cette croissance est de 155 M€ soit +26 % si l'on raisonne à périmètre constant. On rappellera que les comptes au 31 décembre 2011 comprenaient un semestre d'activité relative à l'ingénierie, et que celle-ci n'est plus contributive en chiffre d'affaires depuis le 1^{er} juillet 2011.

On notera par ailleurs que l'application de la norme IFRIC 12 impacte la contribution en chiffre d'affaires des filiales de -4 M€.

En part relative la contribution des filiales continue sa progression, 13,6 % en 2011 à 15,5 % en 2012 (14,7 % hors IFRIC 12). Cette croissance d'activité des filiales est principalement portée par les filiales du pôle transport.

Elle s'appuie tout d'abord sur les activités mises en place en 2011 (acquisitions et mises en service). On citera parmi les éléments les plus significatifs l'acquisition en Grande-Bretagne de la filiale Metrolink en août 2011, les mises en exploitation des opérations de Macao en août 2011, la mise en service du métro d'Alger en novembre 2011, et celle du tronçon 2 du Gauthrain en Afrique du Sud. La hausse d'activité s'explique également par la fusion, en Italie, des réseaux de Modène, Piacenza et Reggio-Emilia dans SETA (ex-ATCM).

La croissance du chiffre d'affaires des filiales transport s'appuie également sur les nouvelles opérations de croissance effectuées sur 2012 : gain des contrats A14 et Charleville-Mézières, renouvellement du contrat de Bourges, et, à l'international, acquisition de la filiale Epsom en Grande-Bretagne, gain du contrat des bus d'Austin au Texas et des contrats tramways remportés au Maghreb. Enfin, elle s'appuie sur de bonnes performances des activités de Transport de personnes à mobilité réduite, des filiales de la zone Centre, et des activités de prestation de service en Algérie.

Capitaux propres en millions d'€	31/12/11	31/12/11	31/12/12	Variation		31/12/12
	(A)	Sans les filiales ingénierie (B)	Hors IFRIC 12 (C)	(C-B)	En %	Y compris IFRIC 12
TRANSPORT	4 873,8	4 873,8	5 171,1	297,2	6,1 %	4 887,4
Epic RATP (a)	4 305,9	4 305,9	4 448,2	142,3	3,3 %	4 168,5
RATP Développement, RATPI et IXXI	567,9	567,9	722,9	154,9	27,3 %	718,9
INGÉNIERIE (Groupe Systra)	65,9	0,0	0,0	0,0	-	0,0
VALORISATION DES ESPACES	42,8	42,8	46,6	3,8	8,8 %	46,6
• Promo Métro	21,3	21,3	22,6	1,3	5,9 %	22,6
• Télécommunications	20,2	20,2	21,8	1,6	8,2 %	21,8
• Immobilier	1,4	1,4	2,2	0,9	64,3 %	2,2
Groupe RATP (b)	4 982,5	4 916,7	5 217,7	301,0	6,1 %	4 934,0
Contribution des Filiales (b-a)	676,6	610,8	769,5	158,7	26,0 %	765,5
Contribution des Filiales en %	13,6 %	12,4 %	14,7 %			15,5 %

On soulignera que l'activité des filiales transport bénéficie d'un effet change favorable sur la livre sterling et le dollar, effet atténué en partie par l'évolution défavorable du cours du Zar Sud-Africain. Au total, le chiffre d'affaires augmente de 14,5 M€ par l'effet de la variation des taux de change. Par ailleurs la contribution des filiales anglaises est mécaniquement augmentée de l'effet année pleine de London United Busways (prise en compte de 11 mois d'activité environ en 2011).

Les sociétés du pôle valorisation des espaces progressent encore sur un rythme élevé de près de 9 %.

2.2 Résultat opérationnel (Ebit)

Ebit en millions d'€	31/12/11	31/12/11	31/12/12	Variation	Variation
	(A)	Hors produits des opérations Transdev et Systra (B)	(C)	(C-A)	(C-B)
TRANSPORT	506,1	474,0	508,7	2,6	34,7
Epic RATP (a)	488,8	463,2	497,9	9,1	34,7
RATP Développement, RATPI et IXXI	17,3	10,8	10,8	-6,5	0,0
INGÉNIERIE (Groupe Systra)	47,9	0,7	0,0	-47,9	-0,7
VALORISATION DES ESPACES	5,6	5,6	6,5	0,8	0,8
• Promo Métro	0,8	0,8	0,8	0,0	0,0
• Télécommunications	4,1	4,1	4,7	0,7	0,7
• Immobilier	0,8	0,8	0,9	0,2	0,2
Groupe RATP (b)	559,7	480,4	515,2	-44,5	34,8
Contribution des Filiales (b-a)	70,9	17,2	17,3	-53,6	0,1

Rappel : le dénouement des opérations Transdev et Systra ont fortement impacté les comptes 2011 (30,5 M€ de produits non récurrents sur le transport pour l'opération Transdev et 45,2 M€ sur l'ingénierie pour l'opération du nouveau Systra avant sa mise en équivalence).

Le résultat opérationnel présente une baisse de 44,5 M€ : retraité sur 2011 des produits sur les opérations Transdev et Systra, le résultat opérationnel augmente de 34,8 M€ dont 34,7 M€ pour la RATP.

Pour la RATP, cette progression de 34,7 M€ comprend l'impact d'opérations non pérennes pour 22 M€ sur l'Ebit et 12,7 M€ d'amélioration opérationnelle liée au niveau d'activité et au gain de productivité.

Concernant les filiales transport, le profil de rentabilité est fortement marqué par les cycles contractuels des affaires, avec la fin des activités de pré-exploitation, notamment en Afrique du Sud et en Italie. Les mises en service importantes et successives sur 2010 et 2011 modifient le profil économique d'ensemble, les phases d'exploitation enregistrant des taux de rentabilité plus faible.

La rentabilité des filiales transport est également affectée par les effets des plans de rigueur en Europe, renforçant les coûts des charges sociales et du

gazole, toujours orientés à la hausse. Les filiales anglaises ont pâti d'une mauvaise météo et des perturbations liées aux jeux olympiques. Enfin, le contrat de Macao et celui issu de la fusion des réseaux autour de Modène sont déficitaires. À l'inverse, les plans de redressement des actifs français de l'opération Transdev, désormais tous engagés, produisent leurs premiers résultats, tandis que les mises en service au Maghreb se déroulent selon les performances attendues. En volume le niveau d'Ebit des filiales transport est ainsi stable par rapport à 2011.

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

2.3 Résultat net consolidé

Le résultat net part Groupe au 31 décembre 2012, se compare ainsi à fin décembre 2011 :

Résultat net consolidé en millions d'€	31/12/11	31/12/11	31/12/12	Variation	Variation
	(A)	Hors produits des opérations Transdev et Systra (B)	(C)	(C-A)	(C-B)
TRANSPORT	287,2	255,1	280,8	-6,4	25,7
Epic RATP (a)	277,5	251,9	272,6	-4,9	20,7
RATP Développement, RATPI et IXXI	9,8	3,3	8,2	-1,5	5,0
INGÉNIERIE (Groupe Systra)	45,9	0,7	-0,5	-46,4	-1,2
VALORISATION DES ESPACES	4,1	4,1	4,5	0,4	0,4
• Promo Métro	0,7	0,7	0,7	0,0	0,0
• Télécommunications	2,9	2,9	3,2	0,3	0,3
• Immobilier	0,5	0,5	0,6	0,1	0,1
Groupe Epic RATP (b)	337,3	260,0	284,8	-52,5	24,8
Contribution des Filiales (b-a)	59,8	8,1	12,3	-47,6	4,1

Le résultat consolidé part du Groupe passe de 337,2 M€ au 31 décembre 2011 à 284,8 M€ au 31 décembre 2012, soit une baisse apparente de 52,5 M€. Retraité sur 2011 des produits relatifs aux opérations Transdev et Systra, le résultat global progresse de 24,8 M€ sous l'impulsion de toutes les entités du Groupe, hors Systra.

La variation de 20,7 M€ de la RATP comprend 22 M€ d'éléments non pérennes. La croissance constatée au niveau de l'Ebit est amputée de frais financiers plus importants (+11 M€) du fait du coût de portage d'un emprunt émis par anticipation pour bénéficier du bon niveau des taux d'intérêt.

S'agissant des filiales, la variation entre 2011 et 2012 est une fois de plus perturbée par l'ingénierie, le premier semestre 2011 ayant enregistré les résultats très favorables de Xelis. En 2012, avec les coûts d'intégration et les écritures d'allocation du prix d'acquisition, la contribution de Systra est légèrement négative.

Les filiales transport progressent compte tenu de la bonne performance des contrats asiatiques comptabilisés par mise en équivalence, et d'une charge fiscale moins élevée.

L'évolution du pôle valorisation des espaces traduit la variation du chiffre d'affaires.

2.4 Capitaux propres consolidés

L'évolution des capitaux propres consolidés entre le 31 décembre 2011 et le 31 décembre 2012 s'analyse comme suit :

Capitaux propres en millions d'€	31/12/11	31/12/12	Variation
TRANSPORT	2 793,4	2 595,3	-198,0
Epic RATP (a)	2 783,4*	2 594,0	-189,4
RATP Développement, RATPI et IXXI	10,0	1,3	-8,7
INGÉNIERIE (Groupe Systra)	59,1	40,4	-18,7
VALORISATION DES ESPACES	23,6	24,3	0,8
• Promo Métro	1,5	1,6	0,0
• Télécommunications	20,0	20,3	0,3
• Immobilier	2,1	2,5	0,4
Groupe RATP (b)	2 876,1	2 660,1	-216,0
Contribution des Filiales (b-a)	92,8	66,1	-26,6

(*) Hors annulation (effectuée en 2012 avec effet rétroactif 2010) de la réévaluation des terrains et centres bus opérée lors du passage aux normes IFRS. Après prise en compte de cette annulation de réévaluation, les capitaux propres s'élèvent à 2 358,4 M€.

Globalement le montant total des capitaux propres consolidés passe de 2 876 M€ à 2 660 M€, soit une diminution de 216 M€ dont 189 M€ pour la RATP, et 27 M€ pour les filiales.

Conséquence de la loi ORTF et de l'accord signé entre la RATP et le Stif en date du 21 septembre 2012, les capitaux propres de la RATP sont impactés de -425 M€ par l'effet de l'annulation de la réévaluation des terrains et centres bus opérée lors du passage aux normes IFRS. Hors cet effet technique, les capitaux propres de l'Epic progressent de 236 M€ : ils enregistrent le résultat annuel et l'effet taux d'actualisation sur les avantages au personnel.

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

- L'évolution des filiales de l'ingénierie (-18,7 M€) en lien avec la finalisation des opérations de refondation de Systra ;
- Un apport en diminution de -8,7 M€ sur le pôle transport. Cette variation traduit principalement l'effet technique de l'actualisation des engagements de retraite en Angleterre et l'augmentation des intérêts du Groupe dans la filiale Gest.

2.5 L'endettement net consolidé

L'évolution de l'endettement net consolidé entre le 31 décembre 2011 et le 31 décembre 2012 se présente comme suit :

Endettement en millions d'€	31/12/11	31/12/12	Variation
Endettement net social Epic	5 087,6	5 214,2	126,6
Crédit-bail Epic et divers	13,4	-12,1	-25,5
Impact IAS 39	-83,0	-63,2	19,8
Endettement net Epic RATP (yc Crédit-bail)	5 018,0	5 138,9	120,9
Endettement net des filiales du Transport	-21,4	17,7	39,1
Endettement net Transport	4 996,6	5 156,5	160,0
Endettement net Ingénierie	0,0	0,0	0,0
Endettement net Valorisation des espaces	-19,6	-21,2	-1,6
Endettement net consolidé groupe RATP	4 977,0	5 135,3	158,3
Endettement net des filiales	-41,0	-3,6	37,4

La hausse de l'endettement net consolidé entre le 31 décembre 2011 et le 31 décembre 2012 provient pour l'essentiel de la RATP, mais aussi pour la première fois des filiales, pour près de 24 % de la variation.

Le nouveau contrat Stif a mis en place un plan d'investissement quadriennal équilibré en emplois et ressources. La progression de l'endettement net de la RATP doit ralentir sur la période puis refluer pour atteindre en 2015 le niveau de 2011.

Les filiales ne contribuent plus que très marginalement à un désendettement du Groupe : si les filiales des sociétés de valorisation présentent toujours une trésorerie nette positive, tel n'est plus le cas des filiales de transport.

Ces dernières ont dorénavant un endettement net de près de 18 M€. D'une manière générale, l'endettement a progressé en lien avec les acquisitions récentes au Royaume-Uni, l'augmentation des intérêts du Groupe dans Gest, et l'augmentation de la flotte de RATP Développement.

Notons aussi qu'à fin décembre 2011, le pôle transport enregistrait une trésorerie temporairement excédentaire du fait du dénouement en cours des opérations financières sur Systra via RATP International.

2.6 Les investissements

Les investissements du groupe RATP s'élèvent à 1 565 M€.

Les investissements totaux de l'Epic s'élèvent à 1 505 M€ dont :

- 504 M€ pour l'accroissement de la capacité de transport ;
- 1 001 M€ pour les dépenses de modernisation et d'entretien ;

En termes d'accroissement de la capacité de transport le volume d'investissements s'élève à 504 M€, on note :

- 385 M€ d'investissements pour des opérations d'infrastructures servant des travaux d'infrastructures du contrat de plan ou de projets État-Région. L'année 2012 voit la continuation du développement de l'ensemble projets du contrat de plan (les métro L4, L12, les tramways T5, T6, T7, T8), certaines opérations ont d'ores et déjà été mises en service (T3, L12), ce niveau de dépenses devrait se maintenir sur 2013 ;
- 119 M€ d'investissements pour les matériels roulants lié aux opérations d'accroissement de capacité de transport dont près de 89 M€ pour les matériels roulants tramway.

Les investissements de modernisation et d'entretien des infrastructures et des matériels roulants (hors matériel roulant lié à des opérations d'augmentation de l'offre) s'élèvent à 1 001 M€, on note :

- 416 M€ de dépenses liées à la modernisation et l'entretien ;
- 585 M€ de dépenses liées aux matériels roulants essentiellement tournées vers des approvisionnements et des livraisons de nouveaux matériels (280 M€ pour le MI09 ligne A, 102 M€ pour le MP05 ligne 1) ainsi que la rénovation de matériels roulants (MI79, ces opérations bénéficiant d'une subvention conventionnée par le Stif).

3 • LES PERSPECTIVES

L'exercice 2013 sera encore une année tramways pour le Groupe sous l'effet année pleine des mises en service de fin 2012 et celui des compléments d'offre (Paris, Manchester) ou des nouvelles lignes opérées (Algérie, USA). La progression de l'activité devrait ainsi rester dynamique.

Le Groupe poursuivra ses plans d'action et de productivité afin d'améliorer sa performance économique tout en respectant la réalisation de son ambitieux programme d'investissements qui devrait encore progresser de plus de 10 %.

4 • AUTRES INFORMATIONS

4.1 Modalités de recours aux instruments financiers

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

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

La RATP dispose d'un programme de billets de trésorerie de 2 000 M€ pour gérer son risque de liquidité et de trésorerie. Elle se constitue un encours de placements liquides au quotidien, en respectant les contraintes liés aux normes IFRS7 de « *cash equivalent* ».

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

4.2 Tableau des résultats consolidés depuis 2007

Année	Résultat net part du Groupe
2007	112,1
2008	141,3
2009	182,8
2010	186,2
2011	337,3
2012	284,8

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

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

Dettes fournisseurs en k€	2011	2012
Factures échues	11 766,00	34 357,55
>60 jours	3 891,85	6 801,92
de 31 à 60 jours	3 999,33	1 432,50
de 1 à 30 jours	3 874,81	26 123,12
Factures non échues	210 553,52	175 961,18
de 0 à 30 jours	166 593,39	168 262,36
de 31 à 60 jours	43 960,12	7 698,81
>60 jours	0,00	0,00

4.4 Conséquences sociales et environnementales de l'activité

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



RAPPORT DU PRÉSIDENT

Sur les conditions de préparation
et d'organisation des travaux du conseil
d'administration et sur les procédures
de contrôle interne au titre de l'exercice
clos le 31 décembre 2012

Introduction	11
Le conseil d'administration	11
Maîtrise des risques et dispositif de contrôle interne	13
Les procédures internes relatives au contrôle comptable et financier	20
Annexes	22

INTRODUCTION

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

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

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

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

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

Le conseil d'administration 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 2012. Sont ensuite précisées l'organisation du dispositif de contrôle interne (deuxième partie) et les activités de contrôle et de pilotage contribuant à garantir la fiabilité de l'information comptable et financière (troisième partie).

Le présent rapport a été présenté au comité d'audit dans sa séance du 27 février 2013. Compte tenu de l'évolution législative intervenue en 2008, il a été approuvé par une délibération du conseil d'administration de l'entreprise¹ du 29 mars 2013.

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

1 • LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

1.1 Le fonctionnement du conseil

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2 Les éléments marquants des travaux du conseil en 2012

1.2.1 LA STABILISATION DES FONDAMENTAUX DE L'ENTREPRISE ET LE CHOIX D'UNE STRATÉGIE POUR L'HORIZON 2020

Poursuivant le travail réalisé en 2011 relatif à l'analyse de la préparation du nouveau contrat Stif-RATP 2012-2015, le conseil a consacré un débat stratégique à cette question en février 2012, avant d'adopter ce nouveau contrat lors de la séance du 14 mars 2012, à l'issue d'un nouveau débat. Le conseil a par la suite analysé en détail le contenu et la méthode de mesure des indicateurs qualité de service de ce contrat. Dans le cadre de la mise en œuvre de la loi ORTF du 8 décembre 2009, le conseil a par ailleurs approuvé, lors de la séance du 29 juin, le projet d'accord entre le Stif et la RATP fixant le montant de l'indemnité due au titre des transferts de propriété des biens de reprise et définissant le régime des ouvrages constitutifs de l'infrastructure tramway et Transport en commun en site propre.

Le conseil, tout au long de l'année 2012, a participé activement à la réflexion préparatoire à l'élaboration du futur plan d'entreprise Vision 2020. Ainsi, le conseil a en premier lieu contribué à apporter sa vision de l'avenir de la RATP lors d'un séminaire organisé le 11 mai 2012. Ensuite, un débat stratégique, préparé par les travaux de la commission économique du conseil, lui a permis de se prononcer sur les grands axes de ce plan lors de la séance du 19 octobre 2012, au cours de laquelle le président a dressé un état des lieux détaillé de l'exécution du plan Ambition 2012, du contexte économique et institutionnel et des enjeux dont est porteur Vision 2020.

Enfin, ce plan, accompagné d'éléments chiffrés, a été adopté lors d'un vote formel à l'issue d'une séance exceptionnelle du conseil qui s'est déroulée le 13 novembre 2012. Par ailleurs, le président, tout au long de l'année, avait tenu le conseil informé de l'évolution de la démarche participative engagée dans le cadre de l'élaboration de ce plan.

1.2.2 POURSUITE DE LA POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT DANS LE CADRE DE LA NOUVELLE GOUVERNANCE DES INVESTISSEMENTS...

Le conseil a poursuivi l'examen des schémas directeurs des investissements, avec les schémas relatifs aux espaces et services aux voyageurs, à l'augmentation de la capacité de transport, et a examiné pour la première fois en février 2012 la synthèse et consolidation des schémas directeurs dans le cadre du programme pluriannuel d'investissements.

Le conseil a pris connaissance de l'accord conclu entre le Stif et la RATP sur la gouvernance du matériel roulant, dans le cadre des transferts de propriété entre le Stif et la RATP, notamment en matière de matériel roulant, prévus par la loi ORTF du 8 décembre 2009. Il a, lors de la séance du 7 décembre, examiné la mise à jour de la contribution au schéma directeur des investissements du matériel roulant ferroviaire.

En 2012, le conseil a traduit ce programme d'investissement par l'approbation de la tranche conditionnelle des trains MI 09 destinés à la ligne A du RER, par la commande de trains supplémentaires et équipements associés pour le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen ainsi que d'autobus articulés diesels et hybrides.

Le président a constamment tenu le conseil informé des difficultés que rencontraient les entreprises fournisseurs de la RATP, touchées par la conjoncture économique.

Dans le cadre de la politique industrielle de la RATP, le conseil a adopté, en accord avec les représentants de l'État, des dispositions contribuant à la pérennité économique de plusieurs de ces entreprises.

Enfin, lors de la séance d'adoption des budgets 2013 de l'Épic, du Gestionnaire d'infrastructures (GI) et de l'Opérateur de transport (OT), le conseil a examiné la mise à jour 2012 de la synthèse 2012-2020 des schémas directeurs d'investissements, en liaison avec le contrat Stif 2012-2015, avant d'adopter les programmes d'investissements 2013 de l'Épic, du GI et de l'OT.

1.2.3 ...TOUJOURS CENTRÉE SUR LE SERVICE AUX CLIENTS

Le conseil a examiné en février 2012 les projets de schémas directeurs des lignes A et B du RER, conçus pour améliorer durablement la qualité de service sur ces lignes, puis a étudié, lors de la séance du 19 octobre, le schéma directeur de la ligne A, qui avait été approuvé par le conseil d'administration du Stif au mois de juin. Le conseil a voté l'avant-projet du prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen, projet qui contribuera à la désaturation de la ligne 13, et a également approuvé le schéma de principe du prolongement de la ligne 11 à Rosny-sous-Bois.

Le conseil a examiné la politique d'accessibilité, la question de la desserte des aéroports par bus et a entendu des retours d'expérience sur plusieurs innovations de service, dont les RATP ServiceLabs et l'expérimentation

concernant les lettres recommandées conduite à la station Simplon en partenariat avec La Poste.

L'avancement du projet du Grand Paris a fait l'objet d'un débat stratégique lors de la séance du 7 décembre.

Le conseil a conduit tout au long de l'année avec attention l'examen trimestriel et l'analyse des résultats de la première année du contrat Stif-RATP 2012-2015.

1.2.4 UN CONTRÔLE EXIGEANT ET POURSUIVI DE LA POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT

Selon les règles de gouvernance en vigueur, le conseil a examiné à quatre reprises en 2012 le rapport trimestriel d'entreprise de RATP Dev.

Il a examiné et débattu en juin, puis approuvé lors de la séance du 31 août le nouveau PMT 2013-2017 de RATP Dev. En juin, le conseil a également examiné les perspectives des autres filiales, et a auditionné pour la première fois le président de Systra, à la suite de la mise en place de la nouvelle organisation.

Lors de la séance du 7 décembre, le conseil a approuvé le budget de RATP Dev pour 2013, et examiné le budget consolidé du groupe RATP.

Le président a tenu les administrateurs informés tout au long de l'année de l'actualité du développement national et international de la RATP.

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

1.2.5 LA MAÎTRISE DES ÉLÉMENTS FINANCIERS

Le conseil a arrêté les comptes de l'année 2011 lors de la séance du 16 mars, puis examiné et arrêté, dans les deux mois suivant la fin de l'exercice le bilan au 30 juin 2012, le compte de résultats semestriels au 30 juin 2012 et les comptes consolidés au 30 juin 2012.

Le conseil, lors de sa séance de juin 2012, a examiné la cartographie 2012 des risques du groupe RATP, préalablement analysée par le comité d'audit.

Le comité d'audit a conduit ses travaux en validant la construction des comptes annuels et semestriels consolidés, contribuant ainsi à assurer la sécurité financière de l'entreprise. Le comité d'audit a par ailleurs poursuivi ses travaux concernant le bilan des audits réalisés en 2012 par l'inspection générale/audit interne et examiné le plan d'audit des commissaires aux comptes sur le contrôle interne, puis entendu leur compte rendu.

Lors de sa séance de décembre 2012, le conseil a adopté les budgets d'exploitation et d'investissements de l'entreprise, comprenant les budgets de l'Opérateur de transport et du Gestionnaire d'infrastructures.

1.2.6 RELATIONS INSTITUTIONNELLES

Le président a régulièrement rendu compte aux administrateurs de ses rencontres avec les partenaires institutionnels de l'entreprise, les élus franciliens et nationaux, ainsi que de ses auditions, notamment devant le conseil d'administration du Stif.

Le président a présenté l'entreprise, son organisation économique et sociale, les enjeux de son développement ainsi que les défis qu'elle doit affronter face aux nouvelles autorités de l'État suite à l'élection présidentielle, et leur a proposé de mettre en œuvre la stratégie de long terme du plan d'entreprise Vision 2020. Dans ce cadre, le commissaire du gouvernement a annoncé au conseil lors de la séance d'adoption du plan d'entreprise Vision 2020 que le président recevrait du ministre des transports, M. Frédéric Cuvillier, une nouvelle lettre de mission lui fixant précisément le cadre de son action.

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

2 • MAÎTRISE DES RISQUES ET DISPOSITIF DE CONTRÔLE INTERNE

2.1 L'identification et la maîtrise des risques

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

2.1.1 LA MISSION DU RISK MANAGER

Le *risk manager*, positionné au niveau du groupe RATP et rattaché aux services de la Direction générale, a pour mission de piloter la démarche globale d'entreprise permettant d'assurer la mise sous contrôle de l'ensemble des risques auxquels le groupe est confronté.

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

Ces méthodes conduisent les départements et les filiales à :

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

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

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

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

2.1.2 LA MAÎTRISE DES RISQUES TRANSVERSAUX

2.1.2.1 Les risques juridiques

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

En 2012, le département juridique a consacré, comme en 2011, une part essentielle de son activité aux évolutions intervenues sur le plan institutionnel :

- Application du règlement 1370/2007 du 23 octobre 2007 sur les services publics de transport de voyageurs ;
- Analyse sur les conséquences de la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (loi ORTF) sur les conséquences de la distinction entre biens propres, biens de reprise et biens de retour ;
- Participation de la RATP au projet Grand Paris et contrats associés ;
- Mise en œuvre de la gestion des infrastructures confiée à la RATP ;
- Élaboration du nouveau contrat et relations avec le Stif ;
- Consolidation des nouveaux outils de protection et de valorisation du patrimoine intellectuel de l'entreprise.

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

2.1.2.2 Les risques achats

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

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

achats présenté en CMTT du conseil, la réalisation du bilan annuel de la commission des marchés.

L'année 2012 a été marquée par :

- L'approfondissement de la cartographie des risques achats et le suivi des plans de traitement pour les quatre risques jugés prioritaires ;
- Le renouvellement de la certification qualité de l'unité achats généraux.

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

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

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

- La définition et l'application d'une politique de sécurité encadrant la gestion des mots de passe ;
- La définition et l'application d'une stratégie d'authentification unique et centralisée ;
- La mise en œuvre d'un système de défense basé sur de nombreux mécanismes de sécurité tels que la passerelle d'accès à Internet, les systèmes pare-feu, les zones démilitarisées, les infrastructures de gestion de clés, les antivirus, les antispam, etc. ;
- La mise en place d'un processus de sensibilisation à la sécurité des systèmes d'information et d'un dispositif de formation dispensés au personnel de la direction des systèmes d'information ;
- L'intégration systématique dans les marchés de clauses garantissant la sécurité et la confidentialité de son patrimoine informationnel permettant ainsi d'encadrer strictement les activités de développement et de maintenance informatique ;
- La vérification de la bonne application des règles de sécurité au moyen d'audits organisationnels et techniques (autocontrôle, audits de vulnérabilités, tests d'intrusion, etc.), de retours d'expérience, d'exercices, de simulations ;
- La mise en œuvre dans le cadre de la gestion d'incidents d'un processus permettant à la chaîne fonctionnelle sécurité d'être alertée en cas d'incidents de sécurité.

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

1. *Installer une gouvernance de la sécurité des systèmes d'information :*
 - En garantissant l'adéquation des dispositifs de sécurité mis en œuvre au regard des enjeux métiers de l'entreprise ;
 - La fonction sécurité s'appuie sur une démarche de management des risques d'ores et déjà lancée au sein des départements de la RATP avec pour objectif de formaliser à terme la cartographie des risques « sécurité des systèmes d'information » de l'entreprise d'une part et d'élaborer des plans de traitements sur un ou plusieurs risques majeurs d'autre part.
2. *Accroître l'efficacité de la gestion opérationnelle de la sécurité des systèmes d'information en mettant en place :*
 - Un centre opérationnel de la sécurité actuellement en cours de construction afin de développer notre capacité d'analyse et de contrôle en temps

réel et garantir la rapidité et la cohérence de nos actions en cas d'incidents de sécurité (piratage, attaque virale massive, etc.) ;

- Une segmentation et un cloisonnement des flux qui seront mis en place en fonction de la criticité et du degré de confidentialité des données échangées dans le cadre du renouvellement du cœur de réseau de transmission ;
- Un système de protection des données (chiffrement du disque dur) également en cours de déploiement pour les postes de travail, en particulier pour des utilisateurs nomades, hébergeant des données sensibles.

Différentes actions sont également accomplies afin de réduire les risques liés à l'activité informatique :

- Dans le cadre de la démarche de management par les risques, pilotée par le *risk manager* de l'entreprise, une cartographie des risques liés aux systèmes d'information et de télécommunication a été formalisée : les risques « gouvernance du système d'information » et « malveillance externe », jugés prioritaires, ont fait l'objet d'une évaluation et d'une élaboration de plans de traitements spécifiques ;
- Le système d'information vital pour l'entreprise a défini une politique de sécurité spécifique qui est en cours de mise en œuvre ; les efforts d'appropriation du référentiel PCI-DSS (*Payment Card Industry-Data Security Standard*) régissant la protection des données de cartes de paiement se poursuivent : établissement d'un questionnaire d'évaluation, mise en place d'audits de vulnérabilité trimestriels, formation du personnel, etc. ;
- Un correspondant informatique et liberté (CIL) est nommément désigné au sein de l'entreprise ; il est étroitement associé à chaque projet mettant en œuvre un traitement de données à caractère personnel et une déclaration à la CNIL est réalisée de façon systématique ; le registre des déclarations est publié sur l'intranet d'entreprise ainsi que sur le site Internet *ratp.fr*. Le CIL de la RATP a également été désigné CIL de chacune des filiales dont la RATP a le contrôle.

2.1.2.4 Les risques environnementaux

En 2012, la RATP a continué à améliorer la gestion de ses risques environnementaux.

MRF a certifié ISO 14001 le site de maintenance d'Auteuil et prépare le déploiement des systèmes de management environnementaux sur les nouveaux sites en exploitation (Pierrefitte, Ladoumègue, La Marine).

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

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

- Certification ISO 14001 du site M2E/Italie ;
- Certification ISO 14001 d'ici la fin de l'année du département ING ; cette démarche permettra notamment de réduire l'impact environnemental des projets en phase chantier (améliorer par exemple la gestion et la traçabilité des déchets) et sur le cycle de vie des services, systèmes et ouvrages.

D'autre part, la commission « Champs Électromagnétiques » a engagé une étude du risque lié aux ondes électromagnétiques, avec le soutien de l'équipe du *risk manager*.

Le travail effectué a abouti en 2012 à l'élaboration d'un plan d'action en cours de mise en œuvre.

Une attention particulière a été portée à la problématique « bruit et vibrations » du projet de l'aménagement de Châtelet-les-Halles : une étude en amont a été menée en concertation avec les parties prenantes (riverains, commerçants, sociétés, etc.), afin de limiter les nuisances de la phase chantier.

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

Le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC), qui fait partie de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), a classé les gaz d'échappement des moteurs Diesel comme étant cancérigènes pour l'homme (Groupe 1) en juin 2012. La RATP a engagé une démarche d'identification des risques, associée à un plan d'action transversal.

Dans le cadre du management par la qualité, pour la quatrième année consécutive, le pourcentage d'agents opérant dans un management en certification ISO 9001 régresse. Il s'établit à 53 % en juin 2012, contre 61 % en 2009. Cette régression induit logiquement un besoin de renforcement des opérations de contrôle interne.

Cf. <http://www.bivi.qualite.afnor.org/ofm/certification-iso-9000/ii/ii-75/4>

Enfin, l'un des six axes prioritaires de la recherche et innovation de l'Épic est consacré à « l'anticipation des risques, des menaces humaines et environnementales, et à l'accroissement de la résilience des systèmes ».

2.1.2.5 Les risques en matière d'éthique

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

Enfin, le Groupe a adopté en novembre 2011 un code d'éthique formalisant ce qui est attendu de chacun des collaborateurs du Groupe en matière d'éthique et d'intégrité dans leur activité professionnelle.

2.1.2.6 Les risques psychosociaux

La prévention des risques psychosociaux s'inscrit dans une politique plus large de prévention des risques et de protection de la santé.

À ce titre, en 2012, la mise en œuvre d'une démarche de professionnalisation de la sphère « prévention » a été conduite afin de renforcer la lisibilité et la visibilité des « missions prévention des risques et protection de la santé », formellement installées par la note générale n° 2012-5898 en date du 16 novembre 2012.

Parallèlement, et dans la continuité des premières réflexions amorcées en 2011, des cahiers des charges labellisés ont été formalisés pour un certain nombre de formations (prévention des accidents de trajet en deux roues motorisés, risques psychosociaux, etc.).

Pour ce qui concerne plus particulièrement les risques psychosociaux, les principaux engagements formalisés dans l'accord signé le 9 décembre 2011 ont été déclinés de la manière suivante :

- Mise en place d'une Plateforme de conseil et d'appui, qui constitue une offre de services nouvelle, et dont les quatre missions principales consistent à :
 - Contribuer à développer la valeur de respect dans les relations humaines et sociales de l'entreprise : la Plateforme de conseil et d'appui est en charge d'organiser la réflexion et de contribuer à l'appropriation par tous dans l'entreprise des thématiques liées à la non-discrimination, au respect de la diversité, à l'égalité femmes-hommes, à la prise en compte de l'identité professionnelle, etc. ;
 - Rassembler, analyser et diffuser les indicateurs de performance sociale de l'entreprise en coordonnant le travail d'élaboration de ces indicateurs et en assurant, ensuite, un rôle de suivi et d'alerte ;
 - Accompagner les salariés dans la prise en charge des situations pré conflictuelles : la Plateforme de conseil et d'appui intervient dans le déroulé de la procédure de demande d'attention afin d'en garantir un suivi transversal, analogue à celui de l'alarme sociale ; de plus, pour une mise en œuvre plus efficace, il est désormais fait appel à des conciliateurs nommés par le président-directeur général et saisis par la Plateforme de conseil et d'appui. Une procédure de recours est également instituée, afin de permettre un réexamen des situations particulièrement difficiles, pour lesquelles une solution partagée n'émergerait pas ;
 - Intervenir en soutien auprès des managers, et ce quelle que soit leur catégorie, pour la résolution de situations complexes en apportant, notamment aux managers, une expertise plurimétiers dans l'analyse de la situation et dans la construction, avec le demandeur d'une réponse adaptée ; à ce titre, la Plateforme de conseil et d'appui a vocation à mobiliser et coordonner les compétences internes et/ou externes permettant d'agir sur l'ensemble des aspects en questionnement ; la Plateforme de conseil et d'appui n'impose aucune solution, mais cherche à fédérer les acteurs locaux et les dispositifs d'intervention existants.
- Élaboration d'une formation transversale sur la prévention des risques psychosociaux, qui s'adressera potentiellement à l'ensemble des managers d'équipes, aux responsables des ressources humaines et également aux membres de CHSCT.

2.1.2.7 Les risques d'entreprise et les risques incendie

À compter du 1^{er} janvier 2012, le Contrôle général de sécurité (CGS) devient une mission exercée sous l'autorité du directeur du département Gestion des infrastructures (GDI).

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

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

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

- Le pilotage d'une politique de maîtrise des risques ;

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

Par ailleurs, afin de fournir un outil de pilotage de la maîtrise des risques d'entreprise, l'unité MRE du CGS a élaboré un tableau de bord mensuel d'alerte des précurseurs de dangers à partir du traitement des données concernant les réseaux métro et RER et tramway, fournies par les départements d'exploitation et de maintenance ; ce tableau de bord intègre des recommandations commentées liées à chaque précurseur mentionné. Il est diffusé à la Direction générale et aux départements concernés.

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

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

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

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

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

2.1.2.8 La gestion de crise

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

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

Pour se préparer à la gestion d'événements particuliers ou de multi-incidents sur nos réseaux, un processus d'exercices d'entraînement interne à la Permanence générale a été mis en œuvre en 2012. Il s'est concrétisé par la réalisation de six exercices répartis sur l'année.

- La poursuite du processus de création et de mise en œuvre de procédures transversales aux différents domaines : crue, relevage, etc. ;
- La formation des permanents aux instructions générales déclenchées par la Permanence générale : incident technique important affectant le trafic

(IG482), plan de commandement d'urgence (IG 449), et aux outils utilisés par les organismes de secours (Crisorsec, etc.) ;

- La conduite de retours d'expérience sur des incidents significatifs.

Pour gérer les situations de crise, la RATP s'est dotée d'une salle de crise et d'un Poste de commandement COM. L'organisation générale de la crise est défini dans deux instructions générales : l'organisation de crise (IG 528) et la communication de crise (IG 465).

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

Des séances de sensibilisation et de formation à la gestion de crise ont été dispensées et ont vu la participation des viviers crises volontaires de l'entreprise pour jouer un rôle dans la gestion de crise.

Le site de repli de la Permanence générale, de la salle de crise et du PC COM au quatrième étage de Championnet a été livré en octobre 2012. Un premier exercice technique et humain a déjà eu lieu le 18 octobre 2012. La vérification du fonctionnement des équipements du site de repli de la Permanence générale et de la salle de crise est assurée par la Permanence générale.

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

- La réactualisation du PCA « pandémie grippale » est effective depuis mars 2012 ;
- Le PCA consacré au risque Inondation, élaboré avec l'ensemble des départements de la RATP avec transmission auprès du préfet de Police de Paris, a été réactualisé en novembre 2012.

2.1.2.9 La communication de crise

La communication sensible et de crise est pilotée par le département communication. Elle a pour principales missions de gérer la communication interne et externe de l'entreprise lors d'une crise et de se préparer à des situations à risque en dehors d'une crise.

À la suite d'un travail de sensibilisation des activités de la communication sensible et de crise, engagé depuis deux ans auprès des unités opérationnelles de départements d'exploitation et de départements fonctionnels, la délégation à la communication sensible et de crise est désormais mobilisée dès la détection d'un risque au sein de l'entreprise (exemples des comités de pilotage transversaux sur le vol de câbles et sur le retard de la mise en service du T5).

Elle a poursuivi par ailleurs son travail d'élaboration et de mise à jour de plans de communication relatifs aux scénarii de crise identifiés ainsi que la rédaction d'éléments de langage pour les sujets dits « sensibles » en étroite coordination avec le service de presse.

Dans le cadre de sa collaboration avec les équipes du *risk management*, elle vient d'entamer la rédaction du plan de traitement lié au risque de la « communication des données sensibles ». Elle a également finalisé au cours de cette année, avec les équipes dédiées, les Plans de continuité d'activité (PCA) relatifs au risque pandémie grippale et au risque inondation.

2.1.2.10 L'assistance aux victimes

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

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

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

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

Plus largement, dans le cadre de la prévention des incidents, les exercices communs menés par la RATP avec la Brigade de sapeurs-pompiers de Paris, par exemple à Nation Ligne A du RER en novembre 2012, ont permis de tirer des leçons importantes en matière de procédures et de besoins de nouveaux outils.

La mise à disposition par la préfecture de Police de Paris, en novembre 2012, de l'outil *SINUS* à la cellule centrale du délégué aux victimes doit désormais répondre à ces besoins de nouveaux outils d'informations. *SINUS* permettra de connaître en temps réel, le nombre, l'identité et les coordonnées des victimes ainsi que leurs lieux d'hospitalisation et la gravité de leurs blessures.

Des démarches auprès de la direction centrale des hôpitaux de la région parisienne ont permis également de mieux faire connaître l'existence de la mission d'assistance aux victimes de la RATP.

Le délégué aux victimes va lancer avec le département BUS une réflexion sur un mode de prévention des chutes de bébés transportés dans des poussettes à l'intérieur des autobus, ce nombre d'accident devenant de plus en plus important sur le réseau RATP.

2.2 Le dispositif de contrôle et d'audit internes

2.2.1 DES MANAGERS EN PREMIÈRE LIGNE

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

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

2.2.2 LES INSPECTIONS MÉTIERS

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

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

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

Le tableau joint en **Annexe 4** résume l'essentiel des domaines d'activités couverts, les risques afférents, les structures en charge et les principales contributions de l'année 2012.

2.2.3 LES STRUCTURES TRANSVERSALES

L'**Inspection générale / Audit interne (IG/AI)**, rattachée à la présidence, 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* »² ;
- Missions d'inspection générale en vue de « *renforcer les moyens de pilotage et de contrôle interne de la RATP* »³ ;
- Missions de conseil pour aider dans l'accompagnement du changement.

Les missions d'audit interne s'inscrivent classiquement dans le cadre d'un programme annuel arrêté à partir de propositions recueillies auprès

des membres du comité de direction⁴ et des principaux risques identifiés dans le cadre de la cartographie des risques du groupe RATP. Les missions donnent lieu à l'établissement d'un rapport, adressé au président et aux autres membres du comité exécutif, ainsi qu'aux directeurs de département et responsables d'unité directement concernés. Un plan d'actions est élaboré par les responsables audités dans un délai de deux mois. Il est validé par le membre du comité exécutif commanditaire de l'audit après avis de l'inspecteur général. Le suivi de la mise en œuvre est assuré par l'IG/AI.

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

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

Les principales missions de l'IG/AI ont porté en 2012 sur :

- Des départements (département DIT – Développement, innovation, territoires) et des unités opérationnelles (métro, bus, maintenance) ;
- Des unités fonctionnelles (la Permanence générale) ;
- Des thématiques transversales (frais d'études et de surveillance, bilan économique de sous-traitance et reprise en traitance, etc.) ;
- Des filiales (RATP Algérie, processus RH dans les filiales) ;
- Du conseil (organisation et ressources humaines consacrées au nettoyage des espaces).

Les marges de progrès identifiées portent notamment sur :

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

Un suivi rigoureux des plans d'actions après audit est mis en place au sein de l'IG/AI.

Enfin, il entre dans les missions de l'Inspecteur général, responsable de l'Audit interne, d'assurer auprès de ces structures une responsabilité de conseil, de gardien de la déontologie et des méthodes ainsi que d'information mutuelle. Cette mission s'exerce essentiellement à travers l'animation du réseau Audit, qui regroupe l'ensemble des structures métiers précitées. À titre d'illustration, en 2012, le réseau Audit s'est réuni à deux reprises. Plusieurs objectifs sont poursuivis :

- Mettre en commun les forces d'audits et d'inspections de l'entreprise au travers de présentations de missions réalisées, de la coordination des travaux, d'audits réalisés conjointement, de la mise à disposition d'un espace de travail collaboratif dédié à la « communauté Audit » (*Wiki Audit*) ;

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

³ Note générale 5265 du 19 mai 1999.

⁴ Membres du comité exécutif, directeurs de département et délégués généraux.

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

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

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

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

L'unité MRE de CGS réalise des audits suivant un programme annuel arrêté par la Direction générale sur proposition du directeur du département GDI. Ces missions peuvent concerner un produit, une procédure, un processus ou un suivi ; elles se déroulent conformément aux principes édictés par la norme NF EN ISO 19 011 de décembre 2002.

Chaque audit 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.

En 2012, les audits de MRE ont porté sur la sûreté de fonctionnement des systèmes de captation du courant de traction sur les lignes du RER et du tramway :

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

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

La Délégation générale à la sécurité ferroviaire (DGSF), créée le 1^{er} juillet 2012, et rattachée à la présidence, veille aux conditions de prise en charge de la sécurité ferroviaire dans toutes les composantes de l'entreprise. Sa mission s'inscrit dans le cadre de la politique, des structures et

des orientations de management général de la sécurité ferroviaire, basées sur une approche systémique, et définies par le PDG.

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

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

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

2.3 Le contrôle externe

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

- La mission de contrôle économique et financier des transports⁵ ;
- La commission des marchés, instituée par l'arrêté du 11 janvier 1973⁶ et présidée par un magistrat de la Cour des comptes.

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

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

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

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

⁵ Comme tout Epic, la RATP est soumise au contrôle économique et financier de l'État (décret 2002-1502 du 18 décembre 2002).

⁶ Modifié par l'arrêté du 23 mars 2005 (JO du 13 avril 2005).

3 • LES PROCÉDURES INTERNES RELATIVES AU CONTRÔLE COMPTABLE ET FINANCIER

3.1 La conformité aux lois et règlements comptables

3.1.1 LES NORMES FRANÇAISES

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

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

La description des procédures de production et de contrôle de l'information financière élaborées par la RATP est explicitée en **Annexe 5**.

3.1.2 LES NORMES IFRS

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

3.1.3 LES COMMISSAIRES AUX COMPTES

La RATP a l'obligation de désigner des commissaires aux comptes en vertu des dispositions de l'article 30 de la loi n° 84-148 du 1^{er} mars 1984 relative à l'information financière et au contrôle des comptes dans les établissements publics ayant une activité à caractère industriel et commercial et de celles de l'article 33 du décret n° 85-295 du 1^{er} mars 1985⁷.

3.1.4 LE COMITÉ D'AUDIT

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

3.1.5 ÉVOLUTION DU CADRE RÉGLEMENTAIRE DE LA RATP

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

⁷ 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.

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

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

Les travaux relatifs aux systèmes d'information ont été menés à bien, les règles de gestion sont appliquées et la production n'a pas fait apparaître de difficulté lors des divers arrêtés mensuels, semestriels et annuel de 2012.

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

3.2.1 LA PRODUCTION DE L'INFORMATION

La RATP utilise le progiciel *Oracle - version R12* (nouvelle version mise en production en septembre 2010).

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

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

3.2.2 LA COMMUNICATION INTERNE DES BONNES PRATIQUES

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

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

3.2.3 LES AUDITS COMPTABLES

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

En 2012, les missions d'audit ont concerné les délégations comptables spécifiques⁸ et le contrôle interne des comptes bancaires. Il n'y a pas eu cette année de mission conjointe avec l'audit interne.

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

3.3 Le contrôle des filiales

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

3.3.1 LES CONTRÔLES A PRIORI

Ils comprennent :

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

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

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

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

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

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

3.3.2 LES CONTRÔLES A POSTERIORI

Ils prennent la forme :

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

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

3.3.3 LES AUTRES CONTRÔLES

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

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

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

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

⁸ L'unité Comptabilité d'Entreprise du département Contrôle de Gestion et Finances transmet à une unité extérieure la responsabilité du traitement de certaines pièces comptables jusqu'à l'intégration des flux dans le système d'information, se traduisant par un flux comptable.

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 concernés par l'activité de l'entreprise.
- Neuf représentants des salariés élus par le personnel de l'entreprise.

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

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

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

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

2 • LES COMMISSIONS DU CONSEIL

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

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

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

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

3 • FILIALES ET PARTICIPATIONS

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

4 • RAPPORT D'ACTIVITÉ ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

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 AU 31 DÉCEMBRE 2012 (MANDAT 2009-2014)

Nom		Fonction	Autres mandats
REPRÉSENTANTS DE L'ÉTAT			
Mme	BERGEAL Catherine	Directrice des Affaires juridiques du ministère de l'Économie	Non
MM.	CANEPA Daniel	Préfet de la Région Île-de-France et préfet de Paris	Non
	DURET Emmanuel	Président de section à la 1 ^{re} chambre de la Cour des comptes	Non
	de FENOYL Christian	Ingénieur général des Ponts et Chaussées honoraire	Oui
	GRAFF Pierre	Président-directeur général de la société Aéroports de Paris	Oui
Mme	LEPAGE Solenne	Directrice de participations transports et audiovisuel	Oui
MM.	MACHUREAU Laurent	Sous-directeur à la direction du Budget	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	DEBRE 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			
M.	RAULIN Patrice	Président de la Société 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.	LEJAILT Pascal	Liste CFDT/CFTC	Oui
	MARIUS Claude	Liste UNSA	Oui
	RICHAUD Philippe	Liste CGT	Non
	RINGUEDE Jean-Louis	Liste UNSA	Oui
	RIZZI Michel	Liste CGT	Oui
	SCOTTO d'ANIELLO Francis	Liste CFE-CGC	Oui

Annexe 2. Principaux dossiers examinés par le conseil d'administration en 2012

1 • DÉBATS ET ENJEUX

- Plan d'entreprise Vision 2020 :
 - Bilan du plan Ambition 2012 ;
 - Orientations stratégiques du plan Vision 2020.
- Contrat Stif-RATP.
- Cartographie 2012 des risques du groupe RATP.
- Rapport du président sur les conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil d'administration et sur les procédures de contrôle interne au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2011.
- Projet de rapport d'activité et développement durable 2011.
- Bilan semestriel de la politique des achats.
- Point d'information relatif à la Fondation d'Entreprise du groupe RATP et à la responsabilité sociale de l'Entreprise.
- Point d'information relatif au dossier Accessibilité.
- Le service de desserte des aéroports par bus.
- Retour d'expérience sur les innovations de service : RATP ServiceLabs, lettres recommandées.

2 • DOSSIERS ÉCONOMIQUES ET STRATÉGIQUES

2.1 Gouvernance des investissements

- Schéma directeur de la ligne A du RER.
- Schéma directeur des investissements – Espaces et Services aux voyageurs.
- Schéma directeur des investissements – Augmentation de la capacité de transport (CPEP).
- Contribution au schéma directeur des investissements du matériel roulant ferroviaire – Mise à jour 2012.
- Programme pluriannuel d'investissements de la RATP – Synthèse et consolidation des Schémas directeurs.
- Mise à jour de la synthèse des Schémas directeurs d'investissement.

2.2 Dossiers économiques, sociaux et financiers

- Contrat Stif-RATP 2012-2015.
- Contenu et méthode de mesure des indicateurs qualité de service du Contrat Stif.
- Suivi du Contrat Stif-RATP 2008-2011 – 4^e trimestre 2011.
- Suivi trimestriel du Contrat Stif-RATP 2012-2015 – 1^{er}, 2^e et 3^e trimestre 2012.
- Protocole d'accord relatif à la création du fonds de modernisation des entreprises ferroviaires.

- Présentation des comptes sociaux et consolidés au 31 décembre 2011 du groupe RATP.
- Rapport de gestion de l'Epic RATP et du groupe RATP au 31 décembre 2011.
- Situation en fin de semestre au 31 décembre 2011 de l'actif réalisable et disponible et du passif exigible.
- Programme d'investissements pour l'exercice 2013 – Autorisation d'emprunts (programmes d'investissements du GI, de l'OT et de l'Epic RATP).
- Présentation des comptes sociaux au 30 juin 2012 de l'Epic RATP :
 - Bilan et compte de résultat semestriel au 30 juin 2012 du Gestionnaire d'Infrastructures ;
 - Bilan et compte de résultat semestriel au 30 juin 2012 de l'Opérateur de transport.
- Présentation des comptes consolidés au 30 juin 2012 du groupe RATP.
- Rapport de gestion du groupe RATP au 30 juin 2012.
- Situation en fin de semestre au 30 juin 2012 de l'actif réalisable et disponible et du passif exigible de l'Epic RATP.
- Budget d'exploitation pour l'exercice 2013 (budgets du GI de l'OT et de l'Epic RATP).
- Budget consolidé du groupe RATP pour l'exercice 2013.
- Contribution prévisionnelle aux œuvres sociales.
- Bilan d'ouverture des activités « Gestionnaire d'infrastructure » et « Opérateur de transport » de la RATP au 1^{er} janvier 2012.
- Transfert des biens entre le Stif et la RATP en application des dispositions de la loi ORTF du 8 décembre 2009 (Approbation de l'accord fixant l'indemnisation due au titre des transferts de propriété des biens de reprise et définissant le régime des ouvrages constitutifs de l'infrastructure tramway et TCSP, et constat du désaccord concernant les biens propres).
- Approbation des comptes de la CCAS pour l'exercice 2011.
- CCAS – Prévisions budgétaires pour l'exercice 2013.
- Politique sociale de la RATP en faveur de l'habitat pour 2013.

2.3 Dossiers de développement

- RATP Dev – Rapport trimestriel d'entreprise.
- RATP Dev – Présentation des comptes semestriels.
- RATP Dev – Présentation des résultats au 31 décembre 2011.
- Information sur les perspectives 2012 des filiales et audition du président du directoire de Systra.
- PMT 2013-2017 de RATP Dev.
- Budget 2013 de RATP Dev.

3 • CONTRAT DE PLAN ÉTAT-RÉGION ET AUTRES OPÉRATIONS

- Présentation sur le développement du réseau tramways.

3.1 Avant-projet

- Prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen.

3.2 Schéma de principe complémentaire

- Prolongement du Tramway T1 à Val de Fontenay.

4 • MARCHÉS

- Tranche conditionnelle du marché d'étude et de fourniture d'éléments automoteurs MI09 pour la ligne A du RER.
- Avenant au marché de fourniture de trains MP05 et des équipements associés pour le prolongement de la ligne 14.
- Fourniture d'autobus articulés 18 M urbains et/ou à haut niveau de service (BHNS) et/ou aéroportuaires à motorisation Diesel et/ou hybride (Diesel-électrique) (2 lots).

Annexe 3. Activités relevant du conseil – année 2012

Séances	Nombre	Activités	Nombre	
Conseil d'administration	9	Débats	24	
17 février				
14 mars				
13 avril		Délibérations	40	
11 juin				
29 juin				
31 août				
19 octobre		5	Dont :	3
13 novembre			- Marchés > 60 M€	
7 décembre	- Avant-projets		1	
Commission de la modernisation technique et technologique et du transport		- Schémas de principe complémentaire	1	
Commission économique et stratégique	7			
Commission de l'innovation et du service aux clients	7			
Comité d'audit	5			
Groupes de travail	2			
Séminaire	1			
Total des séances	36			

Annexe 4.
Gestion décentralisée des risques opérationnels

Domaine
d'activités
(département)

	Structures métiers et missions	Risques	Actions majeures en 2012
Méto transport et services (MTS)	Le contrôle de la sécurité de 2 ^e niveau du département MTS est assuré par 2 entités : <ul style="list-style-type: none"> • Le <i>Suivi de l'Exploitation</i> assure la veille quotidienne et le contrôle de l'application des procédures lors d'incidents ; • L'<i>Inspection du Transport</i> assure le contrôle <i>a posteriori</i> de l'application des procédures dans les UO par le biais d'inspections de ligne et d'audits transversaux. 	Incidents ferroviaires Détérioration du service rendu aux voyageurs	Réalisation de l'Inspection du Transport : <ul style="list-style-type: none"> • 3 inspections cycliques d'UO ; • 3 audits de suivi des plans d'actions élaborés par ces UO ; • 3 audits thématiques dont placement des trains graisseurs de voie, état des lieux des référentiels d'apprentissage des lignes. Actions majeures : <ul style="list-style-type: none"> • Lancement d'un programme d'intégration de jeunes cadres en poste en UO pour la réalisation d'inspections de ligne (acculturation, appropriation de l'ensemble des points d'analyse et de traitement des risques...); • Préparation de l'intégration d'Orlyval Service au Suivi de l'Exploitation et à l'Inspection du Transport MTS (effectif en 2013).
Services et espaces multimodaux (SEM)	Dans le cadre de son rôle de contrôle <i>a posteriori</i> , la mission <i>audit interne</i> effectue des audits transversaux ou propres à une ou plusieurs lignes.	Dysfonctionnement des équipements en station Détérioration du service rendu aux voyageurs Maîtrise des activités et des dépenses	<ul style="list-style-type: none"> • Audit global de l'unité opérationnelle ligne 12 en partenariat avec l'IG/Al ; • Audit sur l'application du protocole Métroservice encadrement (lignes 2 à 13) ; • Audit sur les prestations propreté hors forfait dans toutes les unités opérationnelles ; • Suivi de l'audit du BIRMTG sur le funiculaire de Montmartre (rapport annuel de sécurité) ; • Audit sur les fonds de roulement dans les stations et les gares.
	L'inspection générale des recettes est en charge de la gestion opérationnelle du marché de ramassage des fonds. Elle exerce une surveillance et une assistance aux unités opérationnelles pour toutes les questions traitant de la sécurité des fonds. Elle est aussi en charge des affaires internes au niveau de l'entreprise.	Sécurité financière Fraude	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation de 55 % des vérifications de l'IGR sur les stations du réseau ; • Campagne de rappel de consignes relatives aux ramassages de fonds par les sociétés de transport de fonds ; • Identification de faiblesses dans le dispositif de contrôle des ventes ; • Cartographie par ligne des consignes de contrôle des fonds de roulement des stations. <ul style="list-style-type: none"> • Dossier conséquent portant sur de fausses déclarations d'accidents de circulation impliquant des autobus.
Réseau express régional (RER)	La mission <i>inspection et audit</i> du RER a pour rôle essentiel de vérifier le respect des règlements en vigueur en réalisant des inspections en ligne. Elle intervient sur les lieux des incidents ferroviaires afin d'y réaliser les premières investigations.	Incidents ferroviaires Détérioration du service rendu aux voyageurs	<ul style="list-style-type: none"> • Bulletin de franchissement ligne A ; • Dépréparation des matériels lors de l'interruption de service ; • Application de la réglementation lors des manœuvres de refoulement ; • Conducteurs ligne A circulant en domaine RATP ; • Vulnérabilité des PCC ; • Transfert des trains du Parc des Services Techniques du Marteau en zone RFN ; • Conducteurs ligne B circulant en domaine RATP ; • Avaries de portes sur les matériels roulants ; • Processus de remise à l'heure des trains.

Domaine d'activités (département)

Domaine d'activités (département)	Structures métiers et missions	Risques	Actions majeures en 2012
Transport réseau de surface (BUS)	La mission <i>audit-inspection</i> effectue des contrôles et enquêtes dans tous les domaines de l'activité du département et assure le suivi des décisions prises après chaque audit ou inspection.	Insuffisance de compétitivité face à l'ouverture des marchés à la concurrence	<ul style="list-style-type: none"> • Suivi des audits des centres bus de Fontenay, Belliard et Point du Jour (<i>Montrouge plutôt pour 2013 en termes de suivi</i>); • Retour sur les plans d'actions antérieurs les plus récents, aux fins d'analyses d'efficacité; • REX et enquêtes sur divers incidents d'exploitation marquants; • Application dans tous les centres bus d'une démarche élaborée en concertation avec l'IG/Al et visant à y renforcer le contrôle interne de façon plus standardisée; • Plan de traitement de cinq risques prioritaires du département BUS, dont notamment les accidents de circulation; • Missions d'inspection sur l'accès à la formation à la conduite du tramway, les épreuves écrites préalables à l'obtention des habilitations et le suivi et la gestion de ces habilitations dans les UO; • Conférence exploitation/maintenance et réunions périodiques de suivi des plans d'actions suite aux inspections.
Gestion et innovation sociales (GIS)	La mission <i>Audit GIS</i> effectue des audits métier des processus de paie (maîtrise des processus par les gestionnaires locaux et respect des procédures). Elle s'effectue sur la base d'interviews des équipes locales et de vérifications de cohérence des dossiers et des résultats de paie. Le pôle GRSI a mis en place un dispositif annuel de planification des missions d'inspection; en moyenne une unité est inspectée tous les 3 ans.	Fiabilité de la paie	Planification annuelle des missions; en moyenne toute unité est inspectée tous les trois ans.
Gestionnaire des infrastructures (GDI)	<p>L'inspection du département exerce une surveillance <i>a posteriori</i> pour toutes les activités du département touchant à la sécurité ferroviaire et à la sûreté des personnes afin de s'assurer de la bonne application des méthodes, des procédures et des conditions d'exécution des interventions sur le terrain par rapport aux référentiels de maintenance des équipements.</p> <p>Les inspections sont de 4 types :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inspection d'un centre de maintenance; • Inspection de maintenance; • Inspection d'équipements; • Inspection de suivi des plans d'action. <p>Deux inspections, rattachées aux unités voie et conduite du transport assurent également ce contrôle dans leur domaine.</p> <p>Par ailleurs, des audits sur la sécurité des systèmes d'information classés critiques métiers sont réalisés par un partenariat avec les experts d'ING.</p>	Sécurité ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> • Inspection sur les relais de type NS1; • Inspection sur les circuits de voie CVCM du RER; • Inspection sur les réglages des commutateurs de contrôle de verrou individuel suite à un remplacement; • Inspection sur les PEF du métro; • Inspection sur le bourrage mécanique lourd des voies du RER; • Trois inspections de centre de maintenance; • Inspections de maintenance pour suivre une équipe en jour ou en nuit. <hr/> <ul style="list-style-type: none"> • Audit du PCC ligne 4; • Audit PMI ligne 8.

Domaine d'activités (département)	Structures métiers et missions	Risques	Actions majeures en 2012
Maintenance des équipements et systèmes des espaces (M2E)	La mission <i>d'audit interne</i> réalise : <ul style="list-style-type: none"> • Des audits généraux ; • 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. 	Maintenance des équipements	<ul style="list-style-type: none"> • Audit sur la maintenance des fermetures automatiques ; • 17 inspections de centre ou de suivi ; • 11 inspections de maintenance sur site ; • Audit sur le pointage administratif ; • Audit sur le respect de l'IG 496 : sécurité informatique ; • Audit de la méthode de calcul des coûts unitaires de maintenance des équipements « CUME » ; • 19 audits de magasins.
		Non respect des normes de sécurité	
		Maîtrise de la performance	
Maintenance du matériel roulant ferroviaire (MRF)	La mission <i>inspection</i> assure le suivi quotidien des incidents, la conduite d'enquêtes et d'inspections et le suivi des plans d'actions.	Dysfonctionnements imputables au matériel roulant ferroviaire (métro, RER et tramway)	<ul style="list-style-type: none"> • Inspections dans les ateliers de maintenance et les centres de dépannage des trains, dans les ateliers de maintenance des équipements ; • Contrôle des états graisseurs en contradictoire avec GDI-VOIE ; • Réception des matériels avant mise en service.
Maintenance du matériel roulant bus (MRB)	La mission <i>inspection</i> analyse systématiquement les incidents d'exploitation liés au matériel roulant, assure le suivi et l'analyse des indicateurs du département, contrôle la mise en œuvre des plans d'actions suite aux audits et aux retours d'expérience.	Dysfonctionnements imputables au matériel roulant bus sur l'ensemble du réseau	<ul style="list-style-type: none"> • Audits produits autobus et roues ; • Audit sur le processus de maintenance des palettes UFR ; • Audits sur la conformité des données alimentant la GMAO sur le temps passés et pièces consommées pour tous les centres bus.
Contrôle de gestion et finance (CGF)	La mission <i>d'audit</i> effectue des audits de certains processus comptables afin d'en garantir la fiabilité. Elle travaille en collaboration étroite avec l'inspection générale/audit interne, à la fois en assurant le suivi des préconisations des audits réalisés par celle-ci pour ce qui concerne les activités comptables et en effectuant des audits en commun.	Manque de fiabilité des informations financières	<ul style="list-style-type: none"> • Audit de la délégation comptable AIDA+ et de la provision de droit commun (commencé en 2011 et terminé en 2012) ; • Audit concernant l'approfondissement des remarques des commissaires aux comptes relatives au contrôle interne des comptes bancaires lors de l'examen des comptes de l'exercice 2011 ; • Audit de la délégation comptable FLUPAT (gestion des fluides).

Annexe 5.
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.

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

Pour 2012, il s'agit de la première année de publication par la RATP de comptes dissociés.

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

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

2.1 Un corps de doctrines et des structures

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

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

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

Depuis 2012, la comptabilité est organisée pour alimenter les deux activités GI et OT avec un contrôle strict sur les habilitations donnant accès aux comptables de l'une ou de l'autre des activités.

2.2 Des contrôles réguliers

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

2- Les bureaux comptables de proximité de l'unité *comptabilité d'entreprise* ont pour mission de contrôler mensuellement les imputations comptables saisies ou se déversant 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. Un bureau comptable dédié aux opérations du GI a été mis en place au 1^{er} janvier 2012.

En ce qui concerne les délégations comptables des sous-comptes bancaires décentralisés (SCBD), gérés par les unités de l'entreprise, elles font l'objet d'une révision comptable régulière tout au long de l'année pour vérifier le bon respect des procédures comptables et administratives qui les régissent. Depuis 2012, les contrôles sont réalisés dans une nouvelle application informatique AIRA (Application informatique révision audit) qui permet de les tracer et de les communiquer aux responsables des SCBD.

Certains secteurs de l'entreprise disposent de délégations comptables dites spécifiques à leur activité. Une démarche de contractualisation de ces délégations (périmètre, responsabilités, modalités de révision, etc.), est en cours d'élaboration. Au delà des suivis réguliers par les bureaux comptables, des révisions périodiques doivent être programmées par l'unité *comptabilité*

d'entreprise afin de contrôler l'utilisation de l'outil informatique, le respect des contrats et des procédures mises en place.

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

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

4- Tous ces contrôles ont été organisés en 2012 pour s'adapter à l'évolution comptable et aux contraintes de séparation comptable des deux activités.

2.3 Une logique d'arrêté mensuel

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

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

2.4 Des contrôles ponctuels

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

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

3 • LA PRODUCTION DES COMPTES CONSOLIDÉS DU GROUPE RATP

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

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

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

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

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

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

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

En notre qualité de commissaires aux comptes de la RATP et en réponse à votre demande, nous vous présentons notre rapport sur le rapport établi par le président de votre conseil d'administration relatif aux procédures de contrôle interne et de gestion des risques au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2012.

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

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

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

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

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

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

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 29 mars 2013
Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit
Gérard Morin

Ernst & Young et autres
Christine Vitrac



COMPTES CONSOLIDÉS

Rapport des commissaires aux comptes	33
Compte de résultat consolidé au 31 décembre 2012	34
Bilan consolidé au 31 décembre 2012	35
Tableau des flux de trésorerie consolidés au 31 décembre 2012	36
Tableau de variation des capitaux propres	37
Annexes aux comptes consolidés du Groupe	38

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Sur les comptes consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2012

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 2012, sur :

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

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

1. Opinion sur les comptes consolidés

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

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

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur les Notes annexes suivantes :

- La Note 14 « Contrats de concession » relative à l'application de l'interprétation IFRIC 12 « Accords de concessions de services » à la convention quadriennale avec le Stif conclue en 2012 avec effet au 1^{er} janvier 2012 et ses conséquences sur le traitement des biens de retour et des biens de reprise de la RATP ;
- Les Notes 2.4 « Tests de dépréciation d'actifs » et 3.6 « Dépréciation d'actifs », qui présentent l'approche et les hypothèses retenues pour réaliser les tests de dépréciation ainsi que les tests de sensibilité conduits par la RATP ;
- La Note 1.2 « Accord d'indemnisation avec le Stif » qui explique les conséquences à effet du 1^{er} janvier 2010 de l'accord conclu avec le Stif en date du 21 septembre 2012 relatif à l'indemnisation du transfert de propriété des biens du Stif à la RATP et à l'indemnisation de la RATP par le Stif en 2024 en cas d'exercice par le Stif de son option de reprise des biens ;

- La Note 35 « Événements postérieurs à la clôture », qui expose les conséquences à effet du 1^{er} janvier 2010 de l'arrêté interministériel publié le 16 février 2013 déterminant le montant des indemnités à payer au Stif au titre des biens propres dont la propriété est transférée à la RATP.

Ces points avaient fait l'objet de réserves dans notre rapport sur les comptes consolidés de l'exercice 2011.

2. Justification des appréciations

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

Avantages au personnel

La Note 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 30.2. de l'annexe donnent une information appropriée.

Valeur des actifs

Comme indiqué dans les Notes 2.4 « Tests de dépréciation d'actifs » et 3.6 « Dépréciation d'actifs », la RATP a procédé à des tests de perte de valeur sur ces actifs. Nos travaux ont consisté à examiner les modalités de réalisation de ces tests fondés sur l'actualisation de flux futurs de trésorerie des activités concernées, à apprécier la cohérence des hypothèses retenues avec les données prévisionnelles compte tenu du cadre contractuel et du cadre réglementaire en vigueur et à vérifier que les Notes 2.4 et 3.6 donnent une information appropriée.

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

3. Vérification spécifique

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

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

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 29 mars 2013
Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit
Gérard Morin

Ernst & Young et autres
Christine Vitrac

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

Les états financiers sont présentés en milliers d'euros

1 • COMPTE DE RÉSULTAT

	Notes	31/12/12	31/12/11
Chiffre d'affaires (dont revenus des actifs financiers en concession 142 M€ pour 2012)	Note 5	4 934 017	4 982 522
Autres produits des activités ordinaires	Note 5	626 811	69 552
Produits des activités ordinaires	Note 5	5 560 828	5 052 074
Achats consommés	(1)	-917 565	-327 905
Autres achats et charges externes		-772 411	-746 166
Impôts, taxes et versements assimilés	Note 9	-219 380	-182 370
Charges de personnel	Note 6	-2 795 409	-2 714 301
Autres charges d'exploitation		-44 469	-30 817
EBITDA (Excédent Brut d'Exploitation)		811 594	1 050 515
Dotations aux amortissements	(1)	-309 227	-554 597
Dotations et reprises aux provisions	Note 24	5 885	-14 459
Résultat de cession d'actifs	Note 7	6 664	40 494
Effets des opérations du périmètre	Note 7	0	35 744
Pertes de valeur		-15	2 291
Autres produits et charges opérationnels		282	-300
Résultat opérationnel		515 183	559 688
Produits financiers	Note 8	10 608	7 869
Charges financières	Note 8	-238 307	-221 452
Résultat avant impôts		287 484	346 105
Quote part dans le résultat des entreprises associées	Note 16	4 056	3 884
Impôts sur le résultat	Note 9	-5 015	-10 897
Résultat net de l'ensemble consolidé		286 525	339 092
Résultat net des activités cédées		-	242
dont Résultat net - Part du Groupe		284 843	337 330
dont Résultat - Participation ne donnant pas le contrôle		1 682	2 004

(1) La variation s'explique principalement par l'application d'IFRIC 12 à l'Epic RATP au 31 décembre 2012 (cf. Note 14)

2 • ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

	Notes	31/12/12	31/12/11
Résultat net de la période		286 525	339 092
Écarts actuariels net d'impôts		-26 300	-30 918
Juste valeur des titres AFS		0	400
Couverture de flux de trésorerie net d'impôts		-24 551	14 529
Écarts de conversion net d'impôts		1 043	2 150
Quote part autres éléments du résultat global des mises en équivalence net impôts		-553	134
Produits et Charges comptabilisés en autres éléments du résultat global		-50 361	-13 706
Résultat global total		236 164	325 386
dont			
Part du Groupe		234 968	323 952
Participation ne donnant pas le contrôle		1 196	1 434

Le montant des écarts actuariels correspond principalement à l'impact de la baisse du taux d'actualisation entre décembre 2011 et décembre 2012.
Les impôts concernent uniquement les filiales.
Les effets d'impôts sur les autres éléments du résultat global sont présentés en Note 9.

BILAN CONSOLIDÉ

Actif	Note	31/12/12	31/12/2011 retraité	Passif et capitaux propres	Note	31/12/12	31/12/2011 retraité
				Dotation en capital		433 367	433 367
Goodwill net	Note 10	176 163	167 382	Contre-valeur des immobilisations mises à disposition		250 700	250 700
Immobilisations incorporelles	Note 11	476 330	352 921	Réserves (2)		1 691 202	1 429 883
Immobilisations corporelles (2) (3)	Note 12	5 046 111	8 407 388	Résultat de la période		284 843	337 330
				Capitaux propres-part du Groupe		2 660 112	2 451 280
Participations dans les entreprises associées	Note 16	149 793	133 696	Intérêts minoritaires		12 804	10 312
Actifs financiers disponibles à la vente	Note 18	9 136	10 088				
Instruments financiers dérivés	Note 28	321 798	331 056	Capitaux propres		2 672 916	2 461 592
Autres actifs financiers (1)	Note 19	3 942 927	590 525				
Impôts différés actifs	Note 9	14 786	12 716	Provisions pour avantages aux salariés	Note 23	617 761	596 688
Actif non courant		10 137 044	10 005 772	Autres provisions	Note 24	137 882	138 860
Stocks et en-cours	Note 20	168 298	182 034	Dettes financières	Note 25	5 498 334	6 033 147
Clients et autres débiteurs	Note 21	793 452	664 154	Instruments financiers dérivés	Note 28	19 417	10 351
Créances d'impôt sur le résultat		1 514	1 566	Impôts différés passif	Note 9	24 020	25 857
				Autres créditeurs		1 809	6 687
				Passif non courant		6 299 223	6 811 590
Instruments financiers dérivés	Note 28	13 755	16 263	Autres provisions	Note 24	64 957	69 963
Autres actifs financiers (1)	Note 19	747 048	477 221	Dettes financières	Note 25	2 163 817	1 103 428
Trésorerie et équivalents de trésorerie	Note 22	1 072 790	705 374	Instruments financiers dérivés	Note 28	17 676	17 842
Actifs détenus en vue de la vente	Note 15		10 952	Fournisseurs et autres créditeurs (3)	Note 26	1 711 737	1 596 119
				Dettes d'impôt sur le résultat		3 575	2 802
Actif courant		2 796 857	2 057 564	Passif courant		3 961 762	2 790 154
Total de l'actif		12 933 901	12 063 336	Total du passif et des capitaux propres		12 933 901	12 063 336

(1) Dont actifs financiers des concessions : 3 633 M€.

(2) En conséquence de l'accord d'indemnisation conclu entre la RATP et le Stif le 21 septembre 2012 et qui fixe une valeur de reprise nulle à l'expiration des droits d'exploitation, les réévaluations intégrées dans la valeur comptable des terrains de centres bus lors du passage aux normes IFRS ont été reprises en minoration des capitaux propres pour un montant de 425 M€, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2010, date d'entrée en vigueur de la loi ORTF (cf. Note 1.2). Cette reprise est sans effet sur la trésorerie. Dans les comptes publiés en 2011, les immobilisations corporelles nettes s'élevaient à 8 632 M€ et les réserves à 1 854 M€. Ils figurent dans le bilan ci-dessus respectivement pour un montant de 8 407 M€ (compte tenu de l'indemnité à verser de 200 M€ (cf. renvoi 3 ci-dessous)) et de 1 430 M€.

(3) En conséquence de l'arrêt du 12 février 2013 relatif à l'indemnisation des transferts de propriété des biens propres au 1^{er} janvier 2010, l'indemnité à verser au Stif est comptabilisée rétroactivement en immobilisations corporelles pour 200 M€ avec constatation en contrepartie d'une dette d'un montant équivalent (cf. Notes 1.1 et 35). Dans les comptes publiés en 2011, les immobilisations corporelles nettes s'élevaient à 8 632 M€ et le poste « Fournisseurs et autres créditeurs » à 1 396 M€.

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ

	Note	31/12/12	31/12/11
Résultat net total consolidé		286 535	339 334
Élimination du résultat des mises en équivalence		-4 056	-3 884
Élimination des amortissements et provisions		331 122	570 035
Dotations aux amortissements des biens mis en concession	Note 14	283 454	
Élimination des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)		2 669	1 634
Élimination des résultats de cession		-10 811	-66 820
Élimination des produits de dividendes		-820	-44
Élimination impact actualisation		-22 736	6 296
Capacité d'autofinancement après coût de l'endettement et impôts		865 358	846 551
Élimination de la charge (produit) d'impôt		5 015	10 896
Incidence de la variation du BFR	Note 21	-8 587	-14 759
Impôts payés		-10 272	-14 960
Flux de trésorerie liés à l'activité opérationnelle		851 514	827 727
Incidence des variations de périmètre		-28 944	-3 534
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	Notes 11 et 12	-550 898	-1 499 276
Acquisition de biens mis en concession		-1 013 681	
Acquisition d'autres actifs financiers		-470	-38 934
Variation des prêts et avances consentis		3 473	-6 660
Variation du BFR sur investissements et biens mis en concession		-24 542	25 798
Subventions d'investissement reçues	Notes 11 et 12	241 602	495 798
Subventions d'investissement des biens mis en concession		359 118	
Subventions d'investissement à recevoir		-78 834	9 824
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		100 940	11 088
Cession d'actifs financiers		19	700
Dividendes reçus		970	5 633
Autres flux liés aux opérations d'investissement		0	-4
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		-991 248	-999 567
Émission d'emprunts		56 283	1 214 949
Émission de billets de trésorerie		1 008 740	479 885
Remboursement d'emprunts		-121 928	-556 724
Remboursement de billets de trésorerie		-479 885	-612 463
Variation des intérêts courus non échus		11 257	19 232
Dividendes payés aux minoritaires		-1 879	-2 692
Autres flux liés aux opérations de financement		710	1 681
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		473 298	543 869
Incidence de la variation des taux de change		-44	-1 159
Variation de la trésorerie		333 521	370 870
Trésorerie d'ouverture		621 866	250 996
Trésorerie de clôture	Note 22	955 387	621 866
Variation de la trésorerie		333 521	370 870

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES

	Capital	Contreva- leur des immobilisa- tions mises à disposition	Réserves de conversion	Écarts actuariels	Variation de juste valeur des AFS	Couverture de flux de trésorerie	Autres réserves	Capitaux propres part du Groupe	Intérêts minoritaires	Total capitaux propres
Capitaux propres 31 décembre 2010 publiés	433 367	250 700	-4 517	-41 336	1 165	-17 756	1 945 539	2 567 162	29 886	2 597 048
Annulation des réévaluations de terrains (IFRS 1)							-424 837	-424 837		-424 837
Capitaux propres 31 décembre 2010 retraités	433 367	250 700	-4 517	-41 336	1 165	-17 756	1 520 702	2 142 325	29 886	2 172 211
Résultat net de l'exercice							337 330	337 330	2 004	339 334
Autres éléments du résultat global			2 553	-31 399	610	14 531		-13 706	-570	-14 276
Résultat global total	-	-	2 553	-31 399	610	14 531	337 330	323 625	1 434	325 058
Autres transactions entre actionnaires							-1 428	-1 428	-11 428	-12 857
Autres variations							-13 242	-13 242	-9 579	-22 822
Capitaux propres au 31 décembre 2011 retraités	433 367	250 700	-1 964	-72 735	1 775	-3 225	1 843 362	2 451 280	10 312	2 461 592
Résultat net de l'exercice							284 843	284 843	1 682	286 525
Autres éléments du résultat global			1 219	-26 492	-51	-24 551		-49 875	-486	-50 361
Résultat global total	-	-	1 219	-26 492	-51	-24 551	284 843	234 968	1 196	236 164
Autres transactions entre actionnaires							-22 082	-22 082	687	-21 395
Autres variations							-4 054	-4 054	609	-3 445
Capitaux propres au 31 décembre 2012	433 367	250 700	-745	-99 227	1 724	-27 776	2 102 069	2 660 112	12 804	2 672 916

En conséquence de l'accord d'indemnisation conclu entre la RATP et le Stif le 21 septembre 2012, les réévaluations intégrées dans la valeur comptable des terrains de centres bus lors du passage aux normes IFRS ont été reprises en minoration des capitaux propres pour un montant de 425 M€, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2010, date d'entrée en vigueur de la loi ORTF (cf. Note 1.2). Il en résulte une minoration des capitaux propres de 425 M€ par rapport aux données publiées au 31/12/2010.

En 2012, suite à l'augmentation du pourcentage d'intérêt dans le palier Systra de Xelis et Inexia sans modification du contrôle, la différence entre la situation nette de ces deux sociétés et les valeurs d'apport a diminué les capitaux propres pour une quote-part de 20 M€ conformément à IAS 27.

NOTES ANNEXES

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

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

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

La RATP a notamment pour objet l'exploitation de service public de transport en Île-de-France et a pour mission d'être le gestionnaire d'infrastructure

de réseaux affectée au transport public urbain de voyageurs fixée par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009.

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 2012 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 29 mars 2013.

1 • ÉVÉNEMENTS ET TRANSACTIONS SIGNIFICATIFS SURVENUS EN 2012

1.1 Cadre réglementaire et signature du contrat Stif

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

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

La loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'Organisation et à la régulation des transports ferroviaires (loi ORTF) prévoit dans son article 5 l'adaptation de la réglementation des transports de voyageurs en Île-de-France en modifiant les dispositions de l'ordonnance de 1959.

Ainsi la loi :

- 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 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, les conséquences de cette loi et de ses modalités d'application sur le régime de propriété des biens sont les suivantes :

Type de biens	Gestionnaire d'infrastructure	Opérateur de transport		
	Biens propres	Biens de retour	Biens de reprise	Biens propres
Nature des biens	Biens relatifs à l'infrastructure.	Matériels roulants et matériels d'entretien du matériel roulant	Il s'agit de biens nécessaires à l'exploitation : - les centres bus, - certains équipements, ...	Biens affectés aux activités administratives, sociales ou de formation.
Régime de propriété	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.	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. 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. Le Stif a la possibilité 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 de propriété au 1 ^{er} janvier 2010	Transfert à titre gratuit.	Transfert à titre gratuit.	Les parties conviennent par accord (21/09/12) que l'indemnisation due par la RATP au Stif au 1 ^{er} janvier 2010 est strictement égale à l'indemnité due le 31 décembre 2024 par le Stif, pour mettre en œuvre le droit de reprise qu'il entendra, le cas échéant, exercer sur lesdits biens de reprise. (cf. Note 1.2)	Transfert avec indemnisation du Stif (cf. Note 35)
Modalités de rémunération pendant la période d'exploitation		L'article 14 du décret n° 2011-320 fixe les modalités de rémunération versée par le Stif à la RATP au titre de ces biens.	Au 31 décembre 2012, les principes et les modalités de rémunération sont prévus sur la durée du contrat Stif 2012-2015.	
Modalités de rémunération à la fin des droits d'exploitation	NA	L'article 14 du décret n° 2011-320 prévoit le rachat des biens à la valeur nette comptable, nette de toute subvention.	L'accord entre la RATP et le Stif prévoit soit une reprise des biens à une valeur nulle pour les biens transférés à la RATP, soit une reprise à la valeur nette comptable nette de subventions.	NA
Biens éligibles à IFRIC 12 « Contrats de concessions de services »	Non	Oui	Oui	Non

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

À la suite du décret, l'environnement réglementaire et contractuel a été précisé :

- Par arrêtés ministériels publiés le 7 novembre 2011, le 13 décembre 2011 et le 5 janvier 2012, les listes de biens par catégorie devant faire l'objet d'un transfert de propriété ont été approuvées ;
- Le contrat pluriannuel 2012-2015 fixant les relations contractuelles entre le Stif et la RATP a été signé le 16 mars 2012. Il précise notamment les rémunérations des deux activités : Gestionnaire d'infrastructure et Opérateur de transport ;
- L'accord d'indemnisation conclu entre la RATP et le Stif le 21 septembre 2012 a précisé le montant et les modalités de versement des indemnisa-

tions au titre des biens de reprise transférés au 1^{er} janvier 2010 et à l'issue des droits d'exploitation (cf. Note 1.2) ;

- Suite à la mise en œuvre d'une procédure d'arbitrage demandée conjointement par la RATP et le Stif, le montant des indemnisations pour les biens propres a été fixé à 200 M€ dans le cadre d'un arrêté interministériel publié le 16 février 2013 (cf. événements postérieurs à la clôture).

1.2 Accord d'indemnisation avec le Stif

Un accord a été conclu entre la RATP et le Stif le 21 septembre 2012. Pour les biens de reprise appartenant au Stif et transférés à la RATP au 1^{er} janvier 2010, les parties ont convenu que l'indemnité due par la RATP au 1^{er} janvier 2010 est strictement égale à l'indemnité due le 31 décembre 2024 par le Stif en cas d'option de reprise, et que cette indemnité est nulle en 2010 comme au 31 décembre 2024.

La loi ORTF a modifié le régime de propriété des biens de reprise, et l'accord conclu avec le Stif a fixé le montant de l'indemnité due au titre des

transferts de propriété de ces biens. Ces stipulations ont des répercussions aux dates de fin des droits d'exploitation sur le contrôle que la RATP exerce in fine sur les biens de reprise. De ce fait, les réévaluations intégrées dans la valeur comptable des terrains de centres bus lors de la première application des normes IFRS ne peuvent être maintenues dans les comptes consolidés. En conséquence, ces réévaluations ont été reprises en minoration des capitaux propres pour un montant de 425 M€. Cette reprise, sans effet sur la trésorerie, a été constatée rétroactivement au 1^{er} janvier 2010, date d'entrée en vigueur de la loi ORTF.

1.3 Développement du groupe RATP

1.3.1 SUITE DU PROTOCOLE D'ACCORD POUR UN NOUVEAU SYSTRA

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

Le 30 juin 2011, le groupe RATP a apporté 49 % de la société Xelis au groupe Systra en échange de titres Systra.

Le 3 janvier 2012, Systra est devenu actionnaire à 100 % de Xelis par apport des 51 % du capital de la participation encore détenue par la RATP et de même pour Inexia avec la SNCF.

Suite à ces apports et aux opérations de rééquilibrage permettant le maintien de la parité des deux actionnaires dans le capital de Systra, la RATP et la SNCF détiennent désormais chacune 41,92 % de Systra, contre 39,66 % au 31 décembre 2011, sans modification du mode de consolidation (mise en équivalence depuis le 1^{er} juillet 2011).

1.3.2 DÉVELOPPEMENT AU ROYAUME-UNI

En avril 2012, RATP Dev poursuit le développement de ses activités au Royaume-Uni en acquérant la société de bus et de cars H R Richmond. La société exploite 14 lignes pour le compte de Transport for London et 4 lignes de bus dans le Surrey, au Sud de Londres, mais également des services de transport par autocars de loisirs et autres services délégués.

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.

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

La RATP considère que, quelle que soit l'issue de ce dossier, les conséquences de cette position relative à la TVA et à la taxe sur les salaires sont neutres sur le résultat 2012 compte tenu du cadre contractuel avec le Stif.

2 • RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

2.1 Règles et méthodes comptables

En application du règlement européen 1606/2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du groupe RATP, arrêtés au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2012 sont établis conformément aux normes comptables internationales édictées par l'IASB (*International Accounting Standards Board*) et adoptées par l'Union Européenne.

Ce référentiel est disponible sur le site de la Commission Européenne à l'adresse suivante :

http://ec.europa.eu/internal_market/accounting/ias/index_fr.htm

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

2.2 Présentation des normes

2.2.1 NORMES ET INTERPRÉTATIONS PUBLIÉES PAR L'IASB ET D'APPLICATION OBLIGATOIRE AUX EXERCICES OUVERTS À COMPTER DU 1^{ER} JANVIER 2012

L'amendement à IFRS7 sur le transfert d'actifs financiers est sans incidence sur les états financiers du groupe RATP au 31 décembre 2012.

2.2.2 NORMES ET INTERPRÉTATIONS NON APPLIQUÉES PAR ANTICIPATION POUR LA PRÉPARATION DES COMPTES CONSOLIDÉS 2012

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation les normes et interprétations applicables à compter d'un exercice postérieur au 31 décembre 2012 qu'elles soient ou non adoptées par la Commission européenne.

Les textes applicables au Groupe de manière obligatoire aux exercices ouverts à compter du 1^{er} juillet 2012 et au-delà sont les suivants :

- Amendement à IAS 1 « Présentation des états financiers » relatif à la présentation des autres éléments du résultat global ;
- La révision de la norme IAS 19 « Avantages au personnel » applicable aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2013.

Le Groupe n'attend pas d'impact significatif concernant l'application de ces nouveaux textes.

Les textes applicables de manière obligatoire aux périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2013 et au-delà, n'ont pas été appliqués dans les comptes de l'exercice 2012 (notamment IFRS 10 « États financiers consolidés », IFRS 11 « Partenariats » et IFRS 12 « Informations sur les participations dans d'autres entités »).

2.2.3 APPLICATION D'IFRIC 12 ACCORDS DE CONCESSIONS DE SERVICES

À compter du 1^{er} janvier 2012, date d'effet du premier contrat quadriennal avec le Stif intervenu depuis l'entrée en vigueur du nouveau cadre légal défini par la loi ORTF et complété par les arrêtés ministériels et décrets

rappelés en 1.1, et compte tenu de l'accord signé avec le Stif en septembre 2012, le Groupe a été en mesure d'appliquer IFRIC 12 à l'Epic RATP de manière prospective (cf. Note 14).

2.3 Estimations et jugements

Pour établir les comptes du Groupe, la direction doit procéder à des estimations dans la mesure où de nombreux éléments inclus dans les états financiers ne peuvent être précisément évalués. La direction est amenée à réviser ces estimations en cas de changement des circonstances sur lesquelles elles étaient fondées ou par suite de nouvelles informations ou d'un surcroît d'expérience. En conséquence, les réalisations pourraient s'écarter sensiblement des estimations retenues au 31 décembre 2012.

Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

- Les actifs, essentiellement les immobilisations corporelles (cf. Note 3.5), les stocks (cf. Note 3.11), les *goodwill* (cf. Note 3.3), et les tests de dépréciation des actifs (cf. Note 3.6) ;
- Les provisions pour risques, principalement la provision pour démantèlement (cf. Note 24), et les éléments relatifs aux avantages du personnel (cf. Note 23) ;
- L'évaluation à la juste valeur des instruments financiers (cf. Note 25.4) ;
- L'évaluation des risques de contrepartie des dépôts dans le cadre des contrats de *leasehold* (cf. Note 13) ;
- La reconnaissance des impôts différés actifs (cf. Note 9) ;
- La comptabilisation des contrats de concession exploités par l'Epic RATP et les filiales (cf. Note 14) ;
- La détermination des écarts d'acquisition.

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

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).

2.4 Tests de dépréciation d'actifs

Compte tenu de la date d'effet du premier contrat quadriennal avec le Stif intervenu depuis l'entrée en vigueur du nouveau cadre légal défini par la loi ORTF et complété par les arrêtés ministériels et décrets rappelés en Note 1.1, le Groupe a été en mesure de procéder à un test de dépréciation sur les actifs du GI et de l'OT au 1^{er} janvier 2012.

Ces tests prennent en compte deux hypothèses complémentaires au regard du contrat Stif-RATP en vigueur, consistant :

- Au niveau de l'UGT Opérateur de transport à inclure des dispositions spécifiques aux accords concessifs telles que les amortissements de caducité sur le matériel roulant à partir de 2016, dans des conditions de droit commun et impliquant leur intégration dans les charges contractuelles des conventions Stif-RATP ;
- Au niveau de l'UGT Gestionnaire d'infrastructure à prévoir à la même date l'affectation d'un complément de rémunération spécifique par le

Stif destiné à couvrir des charges additionnelles tout en consentant à une contrepartie sur l'OT.

3 • PRINCIPES COMPTABLES

3.1 Consolidation

3.1.1 DÉTERMINATION DU PÉRIMÈTRE ET MÉTHODES DE CONSOLIDATION

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

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

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

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

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

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

Cas particulier de la SA HLM Logis Transports

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

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

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

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

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

Les principaux éléments financiers de la SA HLM Logis transports sont présentés dans la Note 18.

3.1.2 REGROUPEMENTS D'ENTREPRISES

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

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

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

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

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

3.1.3 ENGAGEMENTS D'ACHAT D'INTÉRÊTS MINORITAIRES

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

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

- À la mise en place du *put*, la valeur actualisée du prix d'exercice est comptabilisée en tant que passif financier avec pour contrepartie la réduction des intérêts minoritaires et au-delà, le solde est comptabilisé en capitaux propres ;

- À chaque clôture, le montant du passif financier est réévalué et les variations de passif trouvent leur contrepartie en capitaux propres – part du Groupe.

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

3.2 Conversion

3.2.1 MONNAIE DE FONCTIONNEMENT ET MONNAIE DE PRÉSENTATION

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

3.2.2 CONVERSION DES ÉTATS FINANCIERS DES FILIALES ÉTRANGÈRES

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

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

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

3.2.3 CONVERSION DES OPÉRATIONS EN DEVICES

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

À chaque arrêté comptable :

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

3.3 Goodwill

Après leur comptabilisation initiale, ils sont comptabilisés à leur coût diminué des pertes de valeur éventuelles. Ils ne sont pas amortis mais font l'ob-

jet d'un test de perte de valeur dès l'apparition d'indices de perte de valeur et au minimum une fois par an.

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

3.4 Immobilisations incorporelles

3.4.1 FRAIS DE RECHERCHE ET DE DÉVELOPPEMENT

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

3.4.2 AUTRES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

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

Les logiciels sont amortis linéairement sur une durée de 3 à 10 ans. Seuls les coûts de développements spécifiques et de paramétrages particuliers de systèmes de gestion transversaux à la RATP Epic sont amortis sur 10 ans. L'application d'IFRIC 12 à compter du 1^{er} janvier 2012 conduit à comptabiliser des actifs incorporels de concession au titre des biens de reprise de l'OT (voir Notes 2.2.3, 3.5 et 3.7).

3.5 Immobilisations corporelles

En liaison avec le règlement européen OSP du 23 octobre 2007 (entré en vigueur le 3 décembre 2009), la loi ORTF (Note 1 Événements et faits significatifs) a modifié à compter du 1^{er} janvier 2010 le régime de propriété des biens créés par la RATP ou historiquement mis à sa disposition en distinguant quatre catégories d'actifs :

- La loi a transféré la propriété juridique à la RATP des biens constitutifs de l'infrastructure gérée par la RATP et appartenant au Stif ou à l'État à compter du 1^{er} janvier 2010, ces biens étant transférés à titre gratuit ;
- Les matériels roulants et les matériels d'entretien du matériel roulant (biens de retour) ont fait 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 droits d'exploitation de services. Le décret d'application n° 2011-320 prévoit sauf mention différente dans la convention pluriannuelle entre la RATP et le Stif que le Stif effectue le rachat des biens à leur valeur nette comptable, nette de toute subvention, au terme de la durée des droits d'exploitation de la RATP, telle qu'elle figure dans les comptes annuels de l'Epic. Dans les comptes consolidés, ces biens sont comptabilisés en actifs financiers en application de l'interprétation IFRIC 12 Accords de concession de services (cf. Note 3.7 et 14) ;
- Les autres biens nécessaires à l'exploitation (biens de reprise), autres que ceux mentionnés aux deux paragraphes précédents, sont apportés en pleine propriété à la RATP au 1^{er} janvier 2010 ; à l'expiration des droits d'exploitation de lignes, le Stif dispose néanmoins d'un droit de reprise de ces biens. Ces biens sont comptabilisés en actifs financiers et en actifs

incorporels en application de l'interprétation IFRIC 12 Accords de concession de services (cf. Note 3.7 et 14) ;

- 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 d'un montant de 200 M€ (cf. Note 35 Événements postérieurs à la clôture).

En conséquence, seules les immobilisations corporelles du GI et les biens propres de l'Epic ainsi que les immobilisations corporelles des filiales ont été inscrites au bilan consolidé à leur coût d'acquisition ou à leur coût de production ou à la juste valeur lors de l'entrée dans le périmètre.

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

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

Certains actifs ont bénéficié de subventions d'investissements (cf. Note 3.10).

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

À l'issue de la séparation comptable des activités de l'« Epic RATP » à compter de l'exercice 2012, les UGT définies correspondent aux activités de Gestionnaire d'infrastructure (GI) et d'Opérateur de transport (OT). Les autres UGT sont définies en fonction de l'activité et de la zone géographique : France/Suisse, Italie, USA, Royaume-Uni.

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.

Pour ces tests, 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. Lorsqu'il apparaît une perte de valeur, celle-ci est comptabilisée en résultat opérationnel. Les pertes de valeur sur *Goodwill* sont irréversibles.

La valeur d'utilité est déterminée par actualisation des flux de trésorerie futurs attendus de l'UGT en tenant compte le cas échéant de la valeur résiduelle, actualisée en utilisant un taux d'actualisation approprié à la nature de l'activité.

3.6.1.1 Unités génératrices de trésorerie (UGT) de l'Epic RATP

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

Le test a été réalisé sur les UGT de l'Epic RATP au 01/01/2012 dans le cadre de la prise d'effet du contrat Stif 2012-2015 et dans le cadre de la loi ORTF ayant conduit à distinguer deux UGT correspondant aux activités définies par cette loi.

La valeur nette comptable des actifs testés dans chaque UGT comprend notamment :

- Les actifs immobilisés (corporels et incorporels amortissables) nets de subventions ;
- Les actifs incorporels et financiers reconnus en application d'IFRIC 12 ;
- Le besoin en fonds de roulement.

Ces UGT ne comprennent pas de *Goodwill*, ni d'actifs incorporels à durée de vie indéfinie.

Hypothèses utilisées pour la détermination des valeurs recouvrables

Hypothèses communes aux UGT GI et OT

La valeur d'utilité des actifs a été déterminée sur la base des principales hypothèses suivantes :

1- La répartition des actifs entre le Gestionnaire de l'infrastructure et l'Opérateur de transport a été réalisée en fonction des dispositions législatives et réglementaires applicables à la RATP.

2- Les flux de trésorerie futurs nets d'IS sont projetés à partir des données ci-après :

- 2012-2015 : sur la base des dispositions financières du contrat Stif ;
- Au-delà du contrat Stif en cours, en prenant en compte au GI un complément de rémunération spécifique par le Stif destiné à couvrir des charges additionnelles tout en consentant à une contrepartie sur l'OT ;
- 2016-2020 : sur la base des objectifs à moyen terme définis dans le plan d'entreprise Vision 2020 approuvé par le conseil d'administration le 13 novembre 2012 ;
- Au-delà de 2020 : les données et les flux (y compris normatifs) ont été déterminés selon les dispositions de la norme IAS 36 en retenant une estimation des valeurs terminales des actifs testés en conformité avec les textes en vigueur.

3- Les valeurs terminales ont été calculées à partir d'un flux normatif déterminé à l'issue de la période explicite du plan et projeté à l'infini sur la base d'un taux de croissance correspondant à l'inflation estimée, soit 2 %. Concernant l'OT, différentes valeurs terminales ont été déterminées à chaque échéance de fin de droits d'exploitation.

Hypothèse spécifique à l'UGT GI

Le taux d'actualisation (coût moyen pondéré du capital) de l'UGT GI retenu est de 4,8 %. Il a été déterminé par référence aux taux moyens observés sur un panel d'entreprises cotées et exerçant des activités comparables à celles de la RATP.

Hypothèses spécifiques à l'UGT OT

1- Pour la détermination des flux de trésorerie de l'OT au-delà de 2020, des hypothèses d'investissement spécifiques au matériel roulant ont été prises en compte jusqu'à la reprise de ces biens de retour par le Stif.

2- Le Groupe a intégré dans les hypothèses retenues des dispositions spécifiques aux accords concessifs telles que les amortissements de caducité sur le matériel roulant à partir de 2016, dans des conditions de droit commun et impliquant leur intégration dans les charges contractuelles des conventions Stif-RATP.

3- Le taux d'actualisation (coût moyen pondéré du capital) de l'UGT OT a été déterminé par référence aux taux moyens observés sur un panel d'entreprises cotées et exerçant des activités comparables à celles de la RATP. Un taux d'actualisation spécifique a été retenu concernant le matériel roulant de l'OT (biens de retour) compte tenu des modalités de rémunération de ces biens, soit 4,3 %. Pour les autres biens de l'OT (biens de reprise et biens propres), le taux utilisé de 6,4 % est celui résultant du panel.

4- Enfin, concernant l'UGT OT, les conséquences de l'arrêt du 12 février 2013, paru au JO du 16 février 2013, relatif au montant et aux modalités de versement de l'indemnité due au Syndicat des transports d'Île-de-France par la RATP au titre des transferts de propriété des biens propres ont été prises en compte puisque conduisant à augmenter de 200 millions d'euros la valeur des actifs à tester sans que pour autant la rémunération perçue par la RATP au titre de ses activités et de l'usage de ses actifs ne soit modifiée.

Les tests réalisés pour les UGT Gestionnaire d'infrastructure et Opérateur de transport n'ont pas mis en évidence de perte de valeur.

Sensibilité des valeurs recouvrables

Des tests de sensibilités ont été mis en œuvre afin de conforter les résultats dans le cadre des tests de dépréciation effectués :

- Une variation du taux d'actualisation de 0,8 % pour l'UGT GI et de 0,22 % pour l'UGT OT qui conduirait à égaliser pour chacune de ces UGT la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT ;
- Une variation du taux de croissance de 0,25 % par an au titre de l'UGT GI et de 0,15 % par an au titre de l'UGT OT ;
- Une variation en pourcentage des flux normatifs pouvant découler d'une évolution des *cash flows* générés par l'exploitation de l'activité ou d'une évolution du montant des investissements nécessaires à l'exercice de l'activité, à hauteur de 11 % pour l'activité GI et de 6 % pour l'activité OT ;
- Les conséquences financières sur l'activité Opérateur de transport de pertes de marché éventuelles au terme des droits d'exploitation fixés par la loi pour le réseau bus.

Il ressort des différentes hypothèses mentionnées ci-dessus, testées dans le cadre de la sensibilité des valeurs recouvrables des deux UGT citées qu'aucune d'elle prise individuellement ne conduirait à envisager de déprécier les actifs testés.

3.6.1.2 Autres Unités génératrices de trésorerie (UGT)

Des tests de dépréciation ont été réalisés sur les autres UGT existantes au 31 décembre 2012. Compte tenu du contexte du marché des transports publics italiens se traduisant par la réduction significative des subventions versées aux opérateurs de transport, le *goodwill* constaté sur l'UGT italienne reste déprécié en totalité, soit 6,1 M€.

Aucune autre perte de valeur n'a été constatée sur les autres UGT.

3.6.2 DÉPRÉCIATION DES AUTRES ACTIFS

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

3.7 Contrats de concession

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

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

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

Modèle de l'actif financier

Dans le cadre des services de concessions, un actif financier est comptabilisé lorsque l'opérateur dispose contractuellement d'un droit inconditionnel lui garantissant le paiement par le concédant de montants définis ou déterminés dans le contrat. Les actifs financiers résultant de l'application de l'interprétation IFRIC 12 sont inscrits dans la rubrique « autres actifs financiers » du bilan consolidé. Ils sont comptabilisés au coût amorti. La rémunération de la créance est inscrite en chiffre d'affaires.

Modèle de l'actif incorporel

Le modèle de l'actif incorporel s'applique lorsque le concessionnaire reçoit un droit à facturer les usages du service public.

Modèle Mixte

Lorsqu'une seule part de l'investissement fait l'objet d'un engagement de paiement de la part du concédant, cette part est comptabilisée en actif financier à hauteur du montant garanti par le concédant et en immobilisation incorporelle pour le solde selon un modèle qualifié de mixte.

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

3.8 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, qui est jugé représentatif de la juste valeur. Les actifs financiers sont comptabilisés à la date de transaction.

3.8.1 ACTIFS FINANCIERS DISPONIBLES À LA VENTE

Les actifs financiers disponibles à la vente sont essentiellement composés de titres de participation non consolidés de quelques titres ou parts d'OPCVM qui ne sont pas définis comme des équivalents de trésorerie, et des actifs ne répondant pas à la définition des autres actifs financiers. Ils sont évalués à la juste valeur. Les variations ultérieures de juste valeur constatées sont comptabilisées dans les capitaux propres en autres éléments du résultat global jusqu'à leur cession. Cependant, s'il existe une indication objective de dépréciation durable d'un actif financier disponible à la vente, la perte cumulée est comptabilisée en résultat de manière irréversible s'il s'agit d'instruments de capitaux propres.

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

3.8.2 PRÊTS ET CRÉANCES (AUTRES ACTIFS FINANCIERS)

Les autres actifs financiers sont essentiellement composés de créances rattachées à des participations, prêts, dépôts et cautionnements. L'ensemble de ces actifs financiers est évalué initialement à la juste valeur puis au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

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

3.8.3 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.

3.8.3.1 Présentation des instruments dérivés au bilan

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

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

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.

3.8.3.2 Instruments dérivés de couverture

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

Couverture de juste valeur

Cette désignation concerne la couverture des variations de valeur de marché d'un élément du bilan ou d'un engagement ferme non comptabilisé. L'élément couvert et l'instrument dérivé sont réévalués, et leurs variations enregistrées simultanément en compte de résultat. Les impacts nets en résultat correspondent à la part d'inefficacité de la couverture.

Couverture de flux de trésorerie

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

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

À la mise en place de ces deux types de couverture, puis à chaque arrêté, des tests d'efficacité sont réalisés. La relation de couverture est interrompue si les tests d'efficacité démontrent que les bornes prévues par la norme

IAS 39 (80 %-125 %) ne sont plus respectées. L'instrument dérivé est alors immédiatement déqualifié.

3.8.3.3 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.

3.9 Contrats de location

3.9.1 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.

3.9.2 CONTRATS DE LOCATION - FINANCEMENT

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

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

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

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

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

3.10 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.

3.11 Stocks

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

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

3.12 Créances clients

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

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

3.13 Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

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

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

Ils incluent notamment :

- Des titres de créances négociables, dont la durée restante est inférieure à 3 mois, évalués à leur valeur nominale estimée ;
- Des titres d'OPCVM monétaires et monétaires court terme, évalués à leur valeur liquidative à la date de clôture.

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

3.14 Dotation en capital

La loi du 21 mars 1948 a créé la RATP sans lui attribuer de capital. Toutefois, en 1986, les pouvoirs publics lui ont accordé une dotation en capital en contrepartie partielle du remboursement anticipé des prêts consentis antérieurement par les Fonds de développement économique et social. Cette dotation a été augmentée en juillet 2010 dans le cadre du plan de relance national annoncé début 2009 (150 M€).

3.15 Provisions

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

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

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

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

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

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

3.16 Avantages au personnel

3.16.1 RÉGIMES À COTISATIONS DÉFINIES

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

La charge 2012 s'élève à 263 261 k€. La charge de retraite est comptabilisée intégralement en résultat opérationnel dans les charges de personnel (cf. Note 6).

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

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

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

Ces textes expliquent que la CRPRATP, organisme d'État, est le débiteur des retraites, et que l'obligation de la RATP est identifiée : payer des cotisations calculée de façon un peu spécifique, mais dont le montant est celui qui est exigible de toute entreprise ayant des personnes salariées ressourceuses.

tissantes de la protection sociale de droit commun (régimes obligatoires, à savoir CNAVTS et AGIRC-ARRCO).

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

3.16.2 RÉGIMES À PRESTATIONS DÉFINIES CONCERNANT LES AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI

Le passif inscrit au bilan au titre des avantages postérieurs à l'emploi correspond à la valeur actualisée de l'obligation liée aux régimes à prestations définies à la clôture, déduction faite des ajustements au titre des coûts des services passés non comptabilisés. La valeur actualisée de l'obligation, ainsi que le coût des services est déterminée en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Selon cette méthode, les droits à prestations sont affectés aux périodes de service en fonction de la formule d'acquisition des droits du régime, ou linéairement sur la carrière du salarié lorsque le rythme d'acquisition des droits n'est pas uniforme et diffère de manière significative le provisionnement des engagements. Pour les sociétés britanniques, les passifs sont couverts par des actifs composés essentiellement de valeurs financières locales.

Les montants des paiements futurs au titre des avantages accordés aux salariés sont évalués sur la base d'hypothèses d'évolution des salaires, d'âge de départ à la retraite et de présence à ce jour, de tables de mortalité, puis ramenés à leur valeur actuelle sur la base des taux rapportés par l'indice Bloomberg euro composite d'obligations à maturité 15 ans des entreprises notées AA. Pour les sociétés britanniques le taux d'actualisation correspond à un taux Iboxx AA.

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

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

Description des différents avantages postérieurs à l'emploi :

Indemnités de départ en retraite

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

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

Allocation décès des retraités

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

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

Indemnité décès des actifs

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

Cessation anticipée d'activité

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

Plan d'épargne entreprise des retraités et futurs retraités

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

Le 22 octobre 2010, le protocole d'accord de substitution du PEE a été signé par les organisations syndicales. Cet accord propose aux salariés trois choix d'investissements sur lesquels ils peuvent placer leur épargne. Ce dispositif s'accompagne uniquement d'une évolution de l'abondement par l'entreprise.

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

Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités

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

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

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.

Description des différents avantages à long terme :

Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des actifs

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

Médailles du travail

Après un certain nombre d'années de service, les salariés bénéficient de médailles du travail ainsi que de jours de congés supplémentaires.

Cessation progressive d'activité

Ce dispositif consiste en un travail à mi-temps rémunéré à 70 % pour les agents qui souhaitent en bénéficier avant 55 ans et à 75 % pour les agents qui souhaitent en bénéficier à partir de 55 ans. Ce dispositif est fermé à compter de 2010.

Prestation de chômage

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

Prestation maladie longue durée

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

3.17 Passifs financiers

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

Dettes financières

Les dettes financières comprennent essentiellement les emprunts obligataires, les emprunts auprès de la région Île-de-France, ceux auprès des établissements de crédit, et les concours bancaires courants. Elles sont évaluées initialement à la juste valeur qui est égale au montant des fonds reçus nets des frais et prime d'émission puis au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

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

3.18 Impôts différés

Les impôts différés sont comptabilisés à concurrence des différences temporelles entre la base fiscale des actifs et passifs et leur valeur comptable dans les états financiers consolidés. Aucun impôt différé n'est comptabilisé

s'il naît de la comptabilisation initiale d'un actif ou d'un passif lié à une transaction, autre qu'un regroupement d'entreprises qui, au moment de la transaction, n'affecte ni le résultat comptable ni le résultat fiscal.

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

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

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

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

Pour le calcul des impôts différés au niveau du Groupe, le taux d'impôt retenu est de 34,43 %.

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

3.19 Reconnaissance du revenu

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

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

- 1- Des produits du transport qui comprennent trois composantes :
 - Les recettes directes venant des usagers ;
 - Les contributions du Stif :
 - Une contribution d'exploitation « C1 » relative à l'exploitation et aux obligations de service public. Cette contribution se décompose en trois parties : une contribution forfaitaire couvrant les charges liées à l'exploitation non couvertes par les recettes voyageurs ; une contribution couvrant à l'euro/l'euro les impôts et taxes ; et une contribution couvrant l'écart entre l'indexation des recettes directes prévisionnelles selon les modalités prévues pour la contribution forfaitaire et selon les décisions tarifaires du Stif ;
 - Une contribution « C2 » liée au financement des investissements ;
 - Un bonus ou malus relatif aux indicateurs de qualité du service ;

- Un mécanisme d'intéressement avec partage des risques et des gains entre la RATP et le Stif fondé sur les recettes directes réalisées par comparaison avec l'objectif prévu au contrat.

Ces produits du transport sont prévus par la convention pluriannuelle 2012-2015 entre le Stif et la RATP, signée après l'entrée en vigueur du règlement OSP et de la loi ORTF. À compter du 1^{er} janvier 2012, dans le cadre de l'application d'IFRIC 12, la contribution « C2 » a été analysée comme l'amortissement et la rémunération des actifs financiers constatés au titre des biens de retour et des biens de reprise (voir Notes 3.5, 3.7 et 14).

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

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

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

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

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

3- Des recettes hors transport :

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

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

3.20 Information sectorielle

Les méthodes comptables appliquées dans chaque secteur sont celles retenues pour l'établissement des comptes consolidés.

En 2011, le suivi de l'activité du Groupe reposait essentiellement sur le transport public urbain et périurbain en Île-de-France qui constituait le seul secteur d'activité.

À compter du 1^{er} janvier 2012, le groupe RATP a redéfini ses secteurs opérationnels en liaison avec l'évolution de son reporting interne. En effet, la RATP tient, depuis le 1^{er} janvier 2012, des comptabilités séparées pour les activités de gestionnaire des infrastructures métro et RER (activité Gestionnaire d'infrastructures) et d'exploitant de services de transport public voyageurs (activité Transport). Pour isoler l'activité gestionnaire d'infrastructure, la RATP a créé un département distinct dans l'entreprise : Gestion des Infrastructures. Ces deux secteurs présentés correspondent aux secteurs revus régulièrement par le principal directeur opérationnel afin de permettre l'allocation des ressources entre les différents secteurs et d'évaluer la performance en cohérence avec le suivi du contrat Stif.

3.21 Soldes intermédiaires du compte de résultat

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

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

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

2- Le résultat opérationnel

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

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

3- Le résultat financier

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

4 • OPÉRATIONS SUR LE PÉRIMÈTRE

La liste des sociétés intégrées au périmètre de consolidation figure à la Note 33 de la présente annexe.

4.1 Développements en France

- Société Compagnie de Transport de Charleville-Mézières

Cette société exploite depuis le 1^{er} janvier 2012, le réseau de bus TAC desservant l'agglomération de Charleville-Mézières suite à un appel d'offres remporté par RATP Dev. Cette société est consolidée depuis le 1^{er} janvier 2012 selon la méthode de l'intégration globale. Depuis le 1^{er} janvier 2012, cette activité a contribué à une progression du chiffre d'affaires de 5,6 M€ et a dégagé un résultat à l'équilibre sur l'exercice 2012.

- Société des transports interurbains des lignes express

Depuis le 2 janvier 2012, RATP Dev, via sa filiale STILE (Société des transports interurbains des lignes express), assure l'exploitation de deux lignes d'autocars express (Verneuil/Vernouillet – Orgeval – La Défense et Les Mureaux – La Défense) sur l'autoroute A14. Cette société est consolidée depuis le 1^{er} janvier 2012 selon la méthode de l'intégration globale. Depuis le 1^{er} janvier 2012, cette activité a contribué à une progression du chiffre d'affaires de 4,7 M€ et a un impact de 94 k€ sur le résultat net part du Groupe.

- EMS Rennes

Depuis le 1^{er} août 2012, RATP Dev, via sa filiale EMS Rennes (Entreprises et mobilités services), assure la gestion de la gare routière de Rennes. Cette société est consolidée depuis le 1^{er} août 2012 selon la méthode de l'intégration globale. La création de cette entité n'a pas eu d'incidence significative sur les comptes consolidés.

4.2 Développement en Grande-Bretagne

Dans le cadre de son plan de développement en Grande-Bretagne, RATP Dev a signé l'acquisition de 100 % de la société HR Richmond, société d'exploitation de lignes au Sud de Londres, mais également des services de transport par autocars de loisirs et autres services délégués. Cette société est consolidée à partir du 19 avril 2012 selon la méthode de l'intégration globale. Le *goodwill* s'élève à 6,6 M€. L'exercice d'affectation du prix d'acquisition sera réalisé dans les douze mois suivant l'acquisition. Depuis le 19 avril 2012, les activités achetées ont contribué à une progression du chiffre d'affaires de 17,9 M€ et ont un impact de 702 k€ sur le résultat net part du Groupe.

4.3 Développement au Maghreb

Depuis le 12 décembre 2012, RATP Dev, via sa filiale CASA TRAM, assure l'exploitation et la maintenance du Tramway de Casablanca au Maroc. Cette société est consolidée depuis le 1^{er} décembre 2012 selon la méthode de l'intégration globale. Cette activité a contribué à une progression du chiffre d'affaires de 8,6 M€ et a un impact de 761 k€ sur le résultat net part du Groupe.

Le Groupe a également constitué la société SETRAM en vue de l'exploitation des réseaux de tramways en Algérie. La création de cette entité n'a pas eu d'incidence significative sur les comptes consolidés.

4.4 Autres variations

RATP Dev a acquis en usufruit les titres GEST SPA détenus par les actionnaires minoritaires à hauteur de 49 %. Cette transaction a été traitée conformément à IAS 27 et a un impact de -3,5 M€ sur les capitaux propres part du Groupe.

5 • CHIFFRE D'AFFAIRES

Chiffre d'affaires	31/12/12	31/12/11
Produits du transport	4 201 664	4 391 871
Produits des activités annexes	107 665	108 715
Recettes hors transport	483 151	480 567
Revenus des actifs financiers en concession	141 537	1 368
Chiffre d'affaires	4 934 017	4 982 522
Opérations de ventes de bien mis en concession	544 879	50
Autres	81 932	69 502
Autres produits des activités ordinaires	626 811	69 552
Produits des activités ordinaires	5 560 828	5 052 074

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

Chiffre d'affaires	31/12/12			31/12/11		
	Chiffre d'affaires	Chiffre d'affaires France	Chiffre d'affaires international	Chiffre d'affaires	Chiffre d'affaires France	Chiffre d'affaires international
RATP	4 168 466	4 168 466		4 305 885	4 305 885	
RATP Développement	11 276		11 276	10 002	10 002	-
RATP Développement France / Suisse	250 499	250 499		226 278	211 449	14 829
RATP Développement Italie	37 439		37 439	31 705		31 705
RATP Développement UK	268 958		268 958	195 942		195 942
RATP Développement USA	49 095		49 095	28 350		28 350
International autres	101 655		101 655	75 652		75 652
Autres	46 629	46 629		108 708	59 796	48 912
TOTAL GROUPE	4 934 017	4 465 594	468 423	4 982 522	4 587 132	395 390

6 • CHARGES DE PERSONNEL

6.1 Les impacts financiers

	31/12/12	31/12/11
Rémunérations	-1 912 626	-1 849 551
Charges sociales	-787 599	-765 866
Autres avantages à long terme	3 780	-7 653
Avantages postérieurs à l'emploi	-55 172	-48 141
Participations	-43 792	-43 091
Total charges de personnel	-2 795 409	-2 714 301

6.2 Effectifs du Groupe

	31/12/12		31/12/11	
	Effectif global	Quote part du Groupe *	Effectif global	Quote part du Groupe *
RATP Epic	42 886	42 886	43 136	43 136
RATP Développement et ses filiales	12 594	10 816	11 909	11 197
Autres filiales	65	65	89	89
Effectif moyen des sociétés contrôlées	55 545	53 767	55 134	54 422

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

6.3 Le droit individuel de formation

Conformément aux dispositions de la loi n° 2004-391 du 4 mai 2004 relative à la formation professionnelle, l'entreprise accorde à ses salariés un droit individuel d'une durée de 20 heures minimum par année civile cumulable sur une durée maximale de 6 ans et au terme de ce délai, à défaut de son utilisation, l'ensemble des droits restera plafonné à 120 heures. Concernant RATP Epic, au 31 décembre 2012, les heures acquises au titre du Droit individuel de formation sont au nombre de 4 617 351 heures. Le volume d'heures n'ayant pas fait l'objet d'une demande par les agents est de 4 614 641 heures.

7 • RÉSULTAT DE CESSIION ET EFFETS DES OPÉRATIONS DE PÉRIMÈTRE

	31/12/12	31/12/11
Résultat de cession d'actifs	6 664	40 494
Effets des opérations du périmètre		35 744

En 2011, la ligne résultat de cession d'actifs correspondait principalement au résultat de cession de la société Transdev (26 M€) et au résultat de cession de 51 % de Xelis (9,5 M€).

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

8 • RÉSULTAT FINANCIER

Coût de l'endettement	31/12/12	31/12/11
Charges d'intérêts des opérations de financement	-241 409	-238 221
Variation coût amorti	13 905	22 903
Résultat de change sur emprunts	8 643	34 571
Part inefficace CFH	0	-449
Part inefficace FVH	-5	-7
Reprise en résultat des opérations de couverture	-2 760	-3 231
Intérêts des dérivés de couverture et de <i>trading</i>	-5 368	-4 103
Juste valeur des opérations de <i>trading</i>	-530	1 589
Résultat net de change sur dérivés	-8 643	-34 571
Total coût de l'endettement	-236 167	-221 519

Autres charges et produits financiers

Revenus des participations	882	45
Produits sur trésorerie et équivalents de trésorerie	7 881	7 138
Résultat du <i>leasehold</i>	1 719	2 066
Résultat de change liés aux éléments opérationnels	126	-1 380
Autres charges financières	-2 140	67
Total produits financiers	10 608	7 869
Total charges financières	-238 307	-221 452
Résultat financier	-227 699	-213 583

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

9 • IMPÔTS, TAXES ET IMPÔT SUR LE RÉSULTAT

	31/12/12	31/12/11
Impôts, taxes et versements assimilés	-219 380	-182 370

9.1 Charge d'impôts sur le résultat

	31/12/12	31/12/11
Charge / Produit d'impôts courants	-10 277	-13 483
Ajustement des impôts courants des exercices précédents	0	62
Charge / Produit lié à l'intégration fiscale	2 562	1 358
Charge / Produit d'impôts différés sur différences	2 700	1 168
Total impôts	-5 015	-10 896

9.2 Preuve d'impôt

	31/12/12	31/12/11
Résultat net	286 525	339 334
(-) part des entreprises associées	4 056	4 126
(-) impôts sur les bénéfices	-5 015	-10 896
Résultat avant impôt des sociétés intégrées	287 484	346 104
Dont sociétés françaises intégrées	283 771	338 652
Dont sociétés étrangères intégrées	3 713	7 452
Taux d'impôt applicable en France	34,43 %	34,43 %
Charge d'impôt théorique	98 981	119 164
Effet Epic non fiscalisé	91 445	92 494
Différences permanentes	-1 193	3 295
Différence taux juridictions étrangères	2 967	3 732
Gain sur intégration fiscale	2 562	1 358
Imputation de reports déficitaires	776	202
Charges et produits sur écarts d'acquisition		930
Plus ou moins values de consolidation		11 915
Autres	-2 591	-5 658
Charge d'impôt au compte de résultat	5 015	10 897
Taux d'impôt effectif	1,74 %	3,15 %

9.3 Mouvements d'impôts différés nets

	31/12/12	31/12/11
Au 1^{er} Janvier	-13 141	-5 412
Impôts comptabilisés au compte de résultat	2 700	1 168
Impôts comptabilisés directement en capitaux propres	2 607	-1 443
Variation de périmètre	-1 093	-7 170
Écarts de conversion	-169	-285
Autres	-138	
Au 31 Décembre	-9 234	-13 141

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

Les impôts différés bruts par nature sont les suivants :

	31/12/12	31/12/11
Différences temporelles	383	-535
Écart d'évaluation	-11 210	-12 580
Retraitement CB	0	-2
Avantages au personnel	641	304
Provisions réglementées	-988	-938
Reports déficitaires	1 691	0
Autres	249	609
Total	-9 234	-13 141
dont		
• Impôts différés actifs	14 786	12 716
• Impôts différés passifs	24 020	25 857

10 • GOODWILL

	31/12/12	31/12/11
À l'ouverture de la période	167 382	74 970
Acquisitions par voie de regroupement d'entreprises	7 003	89 679
Différences de change, net	1 778	2 733
À la clôture de la période	176 163	167 382

La variation de l'exercice correspond principalement à l'entrée de périmètre de la société HR Richmond (6,6 M€).

Conformément à la méthode décrite dans la Note 3.6 de l'annexe, des tests de dépréciation ont été réalisés sur les UGT existantes au 31 décembre 2012. En 2011, compte tenu du contexte du marché des transports public italiens se traduisant par la réduction significative des subventions versées aux opérateurs de transport, le *goodwill* constaté sur l'UGT italienne a été déprécié en totalité, soit 6,1 M€. Aucune perte de valeur n'a été constatée sur les autres UGT.

11 • IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

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

COMPTES CONSOLIDÉS

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

	31/12/11	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Impact actif mis en concession	Variation de périmètre	31/12/12
Valeurs brutes							
Droit au bail	2 668	0	0	0	0	2 687	5 355
Frais de recherche et développement	188 893	0	0	16 000	-204 851	28	70
Concessions, brevets et droits similaires	368 354	1 567	-642	29 072	0	50	398 401
Autres immobilisations incorporelles en cours	71 331	24 850	-2 838	-30 312	309 045	496	372 572
Fonds commercial	1 848	147	-15	0	0	-1	1 978
Total valeurs brutes	633 095	26 565	-3 494	14 760	104 194	3 260	778 377

	31/12/11	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprise	Reclassements	Impact actif mis en concession	Variation de périmètre	31/12/12
Amortissements et dépréciations							
Droit au bail	-1 232	-109	0	0	0	-186	-1 527
Frais de recherche et développement	-18 498	-6 620	0	0	25 099	-28	-47
Concessions, brevets et droits similaires	-254 543	-33 929	324	-7	0	-41	-288 196
Autres immobilisations incorporelles	-5 273	-3 448	7	7	-2 813	-78	-11 597
Fonds commercial	-628	-44	15	0	0	-23	-679
Total amortissements et dépréciations	-280 174	-44 150	346	0	22 286	-356	-302 047
Valeurs nettes	352 921	-17 586	-3 149	14 760	126 480	2 904	476 330

L'impact des actifs mis en concession de l'Epic RATP est explicité en Notes 1.1, 3.7 et 14.

12 • IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	31/12/10	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variation de périmètre	31/12/11
Valeurs brutes						
Terrains	389 316	1 846	-21 094	-266	10 013	379 814
Immeubles de placement	1 077	0	0	0	0	1 077
Constructions	7 561 230	2 548	-13 360	339 540	25 181	7 915 140
Installations techniques, matériels, outillage industriel	4 464 629	3 986	-45 518	308 885	4 965	4 736 947
Matériels de transport	4 995 326	38 650	-124 798	497 866	106 919	5 513 963
Autres immobilisations corporelles	203 110	1 780	-2 346	10 206	-1 221	211 529
Immobilisations corporelles en cours	2 578 245	1 416 343	0	-1 268 932	273	2 725 928
Subventions d'investissement	-4 889 501	-512 423			8 408	-5 393 508
Total valeurs brutes	15 303 431	952 730	-207 115	-112 701	154 540	16 090 889

	31/12/10	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions	Reprises	Variation de périmètre et reclassements	31/12/11
Amortissements et dépréciations						
Terrains	-34	0	0	0	0	-34
Immeubles de placement	-817	0	0	0	0	-817
Constructions	-2 834 968	-173 140	7 864	0	-3 368	-3 003 611
Installations techniques, matériels, outillage industriel	-3 039 137	-190 254	43 237	0	-4 856	-3 191 012
Matériels de transport	-3 162 043	-232 250	121 986	2	-74 137	-3 346 442
Autres immobilisations corporelles	-148 122	-16 099	2 215	0	627	-161 379
Subventions d'investissement	1 918 736			1 620	99 437	2 019 793
Total amortissements et dépréciations	-7 266 385	-611 744	175 302	1 622	17 703	-7 683 502
Valeurs nettes	8 037 046	340 986	-31 813	-111 079	172 242	8 407 387

Par rapport aux données publiées au 31 décembre 2011, le poste « terrains » a été diminué pour 425 M€ (cf. Note 1.2), et le poste « constructions » a été augmenté pour 200 M€ (cf. Notes 1.1 et 35).

	31/12/11	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variation de périmètre	Impact actif mis en concession	31/12/12
Valeurs brutes							
Terrains	379 814	0	-56	14 995	224	-28 945	366 032
Immeubles de placement	1 077	0	0	0	0	0	1 077
Constructions	7 915 140	860	-4 937	468 778	785	-555 295	7 825 330
Installations techniques, matériels, outillage industriel	4 736 947	4 213	-39 306	187 562	1 431	-715 202	4 175 645
Matériels de transport	5 513 963	41 628	-248 776	995 765	30 601	-5 565 969	767 213
Autres immobilisations corporelles	211 529	2 340	-1 733	5 554	1 284	-1 749	217 224
Immobilisations corporelles en cours	2 725 928	1 492 965	-4	-1 697 593	11	-718 997	1 802 309
Subventions d'investissement	-5 393 508	-684 546	93 394	-412	-2 034	-2 232	-5 989 338
Total valeurs brutes	16 090 889	857 459	-201 419	-25 351	32 302	-7 588 389	9 165 492

	31/12/11	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprise	Reclassements	Variation de périmètre	Impact actif mis en concession	31/12/12
Amortissements et dépréciations							
Terrains	-34	-837	686	0	0	151	-34
Immeubles de placement	-817	0	0	0	0	0	-817
Constructions	-3 003 611	-176 474	3 217	60	-85	284 400	-2 892 494
Installations techniques, matériels, outillage industriel	-3 191 012	-227 167	38 064	184	-814	573 251	-2 807 494
Matériels de transport	-3 346 442	-248 674	164 085	356	-19 233	3 104 218	-345 690
Autres immobilisations corporelles	-161 379	-13 108	1 724	-210	-552	1 043	-172 482
Subventions d'investissement	2 019 793	831	98 026	-46 698	-1	27 680	2 099 630
Total amortissements et dépréciations	-7 683 502	-665 430	305 801	-46 308	-20 685	3 990 743	-4 119 381
Valeurs nettes	8 407 387	192 029	104 383	-71 659	11 617	-3 597 646	5 046 111

Par rapport aux données publiées au 31 décembre 2011, le poste « terrains » a été diminué pour 425 M€ (cf. Note 1.2), et le poste « constructions » a été augmenté pour 200 M€ (cf. Notes 1.1 et 35).

L'impact des actifs mis en concession de l'Epic RATP est explicité en Notes 1.1, 3.7 et 14.

Le montant des immobilisations en cours se compose principalement des projets liés au nouveau matériel roulant ferroviaire et au renouvellement des trains, aux prolongements de lignes de métro.

Le montant des engagements pour l'acquisition d'immobilisations corporelles est indiqué Note 30.1.

Au 31 décembre 2012, il n'y a pas d'immobilisations données en garantie ou en nantissement.

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

	31/12/12	31/12/11
Valeur brute	44 377	44 334
Amortissements cumulés	16 722	14 887
Valeur nette comptable	27 655	29 447

Postes du bilan	Engagements de crédit-bail					Prix d'achat résiduel
	Redevances payées		Redevances restant à payer			
	de l'exercice	cumulées	jusqu'à 1 an	+ 1 an à 5 ans	+ 5 ans	
Terrains	517	2 072	516	2 056	1 533	0
Constructions	3 353	27 824	3 362	13 025	23 902	2 373
Autres immobilisations corporelles	25	92	24	26	0	9
Total	3 895	29 988	3 902	15 107	25 435	2 382

Les loyers au titre des contrats de location simple comptabilisés au compte de résultat s'élèvent à 64 995 k€.

13 • INFORMATION SUR LES OPÉRATIONS PARTICULIÈRES

13.1 Lease américain

De 1997 à 2002, la RATP a réalisé des opérations de *leasehold*. Ces opérations d'ingénierie financière consistent, pour la RATP, à concéder un droit de jouissance de biens dans des conditions et selon des modalités qui permettent à des investisseurs étrangers américains de considérer qu'ils jouissent de

la propriété économique des biens, ce qui les autorise à les amortir et, par conséquent, à en retirer un gain financier important grâce à un mécanisme de différé d'imposition. Le gain financier obtenu par l'investisseur étranger est partagé avec la RATP.

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

Les différents contrats qui composent chaque opération constituent une opération unique et sont comptabilisés comme tels. Les actifs et passifs liés à ces contrats, générateurs de flux qui se compensent exactement ont fait l'objet d'une compensation au bilan et au compte de résultat, laissant apparaître en lecture directe un solde, qui correspond au profit global de chaque opération, la *Net present value* (« NPV »). Ce profit est encaissé au moment de la signature des contrats et comptabilisé en produits à étaler, puis constaté linéairement en résultat financier sur la durée du contrat.

Au 31 décembre 2012, il reste 6 transactions en vie (13 contrats avec deux investisseurs BOA et StateStreet).

Les risques supportés par la RATP se limitent à ceux liés à la propriété du matériel, à la législation française, et aux risques de contrepartie sur les dépôts. Sur une partie des dépôts, correspondant au 31 décembre 2012 à 336,6 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 2012 à 55,4 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 américain. Sur la dernière partie des dépôts correspondant au 31 décembre 2012 à 153 M€, la RATP supporte le risque de contrepartie et doit mettre en place des lettres de crédit sur le risque RATP au profit des investisseurs américains si le rating de ces dépôts passe en dessous d'un certain seuil. Les lettres de crédit actuellement en vie représentent un encours maximum de 123,9 M€ et au 31 décembre 2012 l'encours est de 111,8 M€ (elles ont été émises en 2008).

13.2 Lease suédois

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

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

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

14 • CONTRATS DE CONCESSION

À compter du 1^{er} janvier 2012, date d'effet du contrat Stif et compte tenu du protocole intervenu en septembre 2012 avec le Stif, le Groupe a appliqué IFRIC 12 « Accords de concession de services » à l'Epic RATP sur les biens de retour et les biens de reprise.

Le contrat Stif 2012-2015 signé le 16 mars 2012 entre dans le champ d'application d'IFRIC 12 car :

- La prestation rendue correspond à une mission de service public ;
- Le Stif a pour mission de fixer l'offre de transport et d'arrêter la politique tarifaire ;
- Les biens nécessaires à l'exploitation sont des biens de retour et des biens de reprise, le Stif contrôle un intérêt résiduel significatif à la fin de la concession sur ces biens.
 - Pour les biens de retour, matériels roulants et matériels d'entretien du matériel roulant, à la date de fin des droits d'exploitation, le Stif rachète les biens à leur valeur nette comptable nette de subventions, telle qu'elle figure dans les comptes annuels dans lesquels ces biens sont analysés comme des actifs corporels ;
 - Pour les biens de reprise, biens nécessaires à l'exploitation (dont les centres bus, ...), le Stif a une option de rachat à la date de fin de droits d'exploitation des lignes de transport.

Les contributions versées par le Stif à la RATP sont constituées notamment d'une contribution C2 dédiée au financement des investissements et correspondant à la rémunération des capitaux engagés, dont la couverture des frais financiers et des charges nettes d'amortissements prévisionnelles, telles qu'elles sont constatées dans les comptes annuels. Cette contribution vient notamment diminuer la valeur de la créance financière.

En application de l'interprétation IFRIC 12, les biens mis en concession ne peuvent être inscrits au bilan de la RATP en tant qu'immobilisations corporelles.

Concernant le traitement comptable des biens de retour, le financement de ces biens est assuré via le remboursement des dotations aux amortissements et la valeur nette comptable à la date de fin de droits d'exploitation, tels que ces amortissements et cette valeur nette comptable sont suivis dans les comptes annuels. Le modèle de l'actif financier est appliqué dans la mesure où la RATP bénéficie de la part du Stif d'un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie jusqu'à la fin de la période de concession indépendamment de la fréquentation des usagers.

En ce qui concerne les biens de reprise, la créance comptabilisée en actif financier correspond au remboursement des dotations aux amortissements telles que constatées dans les comptes annuels jusqu'en 2015, soit le terme du contrat actuellement en vigueur avec le Stif durant lequel la RATP bénéficie de la part du Stif d'un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie. La valeur nette comptable résiduelle des biens de reprise non constatée en créance lors de la première application d'IFRIC 12 pour les biens de reprise existant au 1^{er} janvier 2012 est comptabilisée en actifs incorporels. Ceux-ci ont des durées d'utilité correspondant aux durées d'usage pratiquées par le Groupe pour les immobilisations corporelles et incorporelles (cf. Note 3.5).

Les actifs financiers en concession correspondent donc à la valeur nette comptable nette de subventions des biens de retour à la date d'arrêt des comptes, et au remboursement des dotations aux amortissements des

biens de reprise jusqu'au terme du contrat Stif en vigueur. Ils s'élèvent pour l'Epic RATP à 3 248 M€ au 1^{er} janvier 2012 (comptabilisés en immobilisations incorporelles et corporelles au 31 décembre 2011) et 3 621 M€ au 31 décembre 2012. La part à moins d'un an de cette créance est comptabilisée en « autres actifs financiers courants », la part supérieure à un an est comptabilisée en « autres actifs financiers non courants ».

En application de IAS 39, l'actif financier en concession est évalué au coût amorti, et est déprécié si la valeur comptable est supérieure à la valeur actuelle des flux futurs de trésorerie actualisés.

Le chiffre d'affaires associé à ce modèle financier inclut la rémunération de l'actif financier.

Conformément à IAS 18 « produits des activités ordinaires », les acquisitions de biens de retour sont traitées comme des opérations d'achats et de ventes sur la période et comptabilisées en produits des activités ordinaires et en achats consommés.

Les impacts sur le bilan au 1^{er} janvier 2012 et sur le compte de résultat de l'exercice 2012 sont les suivants :

Actif du Bilan	31/12/11	IFRIC 12	01/01/12	31/12/12
<i>Goodwill net</i>	167 382		167 382	176 163
Immobilisations incorporelles	352 921	127 897	480 818	476 330
Immobilisations corporelles	8 407 388	-3 389 562	5 017 826	5 046 111
Participations dans les entreprises associées	133 696		133 696	149 793
Actifs financiers disponibles à la vente	10 088		10 088	9 136
Instruments financiers dérivés	331 056		331 056	321 798
Autres actifs financiers	590 525	2 879 348	3 469 873	3 942 927
Impôts différés actifs	12 715		12 715	14 785
Actif non-courant	10 005 771	-382 317	9 623 454	10 137 043
Stocks et en-cours	182 034		182 034	168 298
Clients et autres débiteurs	664 154		664 154	793 452
Créances d'impôt sur le résultat	1 567		1 567	1 515
Instruments financiers dérivés	16 263		16 263	13 755
Autres actifs financiers courants	477 221	382 317	859 538	747 048
Trésorerie et équivalents de trésorerie	705 374		705 374	1 072 790
Actifs détenus en vue de la vente	10 952		10 952	
Actif courant	2 057 565	382 317	2 439 882	2 796 858
Total de l'actif	12 063 336	-	12 063 336	12 933 901

	31/12/12 Avant IFRIC 12	Annulation dotation aux amortissements (1)	Annulation Contribution C2 (2)	Rémunération de l'actif financier en concession (3)	Opération d'achats / ventes (4)	31/12/12 Après IFRIC 12
Compte de résultat						
Chiffre d'affaires	5 217 681		-425 201	141 537		4 934 017
Autres produits des activités ordinaires	81 978				544 833	626 811
Produits des activités ordinaires	5 299 659	-	-425 201	141 537	544 833	5 560 828
Achats consommés	-372 732				-544 833	-917 565
Autres achats et charges externes	-772 411					-772 411
Impôts, taxes et versements assimilés	-219 380					-219 380
Charges de personnel	-2 795 409					-2 795 409
Autres charges d'exploitation	-44 469					-44 469
EBITDA (Excédent brut d'exploitation)	1 095 258	-	-425 201	141 537	-	811 594
Dotations aux amortissements	-592 681	283 454				-309 227
Dotations et reprises aux provisions	5 885					5 885
Résultat de cession d'actifs	6 664					6 664
Effets des opérations du périmètre	0					0
Pertes de valeur	-15					-15
Autres produits et charges opérationnels	282					282
Résultat opérationnel (EBIT)	515 393	283 454	-425 201	141 537	-	515 183

(1) Les biens mis en concession étant auparavant au bilan à l'actif en immobilisations incorporelles et corporelles, ils généraient des amortissements au compte de résultat du groupe RATP en 2011.

(2) Conformément à IFRIC 12, la contribution versée au titre du financement des biens en concession ne transite plus au compte de résultat (hors rémunérations de la créance). Cette contribution vient notamment diminuer l'actif financier en concession.

(3) L'actif financier en concession est rémunéré au taux contractuel défini dans le contrat Stif.

(4) Les dépenses d'investissement concernant les biens de retours réalisées par la RATP sont désormais comptabilisées au compte de résultat. La RATP est responsable de l'ensemble des relations avec les constructeurs et les fournisseurs.

15 • ACTIFS DÉTENUS EN VUE DE LA VENTE

	31/12/12	31/12/11
Xelis		10 952
Total	-	10 952

Les valeurs (Xelis) détenues au 31 décembre 2011 ont été cédées au cours du premier semestre 2012 (cf. Note 1.3.1).

16 • PARTICIPATIONS DANS LES ENTREPRISES ASSOCIÉES

Sociétés du Groupe	31/12/12				31/12/11			
	% de contrôle	Quote-part Situation nette	Dont Résultat	Total Actif	% de contrôle	Quote-part Situation nette	Dont Résultat	Total Actif
LFI (1)	11,71	3 609	19	ND	12,66	2 170	61	ND
Tram Di Firenze	24,90	0	0	84 018	24,90	0	63	64 734
LFI Services (1)	Sortie de périmètre				12,66	1 793	57	ND
TFT Spa (1)	11,71	1 761	71	ND	12,66	1 824	34	ND
SELT	24,99	750	162	4 735	24,99	745	166	4 591
Groupe Systra (2)	41,92	100 863	-496	509 850	39,66	88 474	447	436 910
RFT Spa (1)	11,71	159	10	ND	12,66	161	28	ND
Alexa	Sortie de périmètre				39,00	-110	-10	ND
VTCL	45,00	10 355	68	50 834	45,00	8 919	71	46 386
VT Korea	45,00	11 389	-103	3 168	45,00	9 763	-131	1 043
HERM	45,70	-32	2	11 142	48,00	191	2	11 121
ATCM Modène	19,35	36	0	ND	23,52	6	0	ND
Nanjing JV	22,05	792	227	28 801	22,05	161	122	32 289
Tramway Hong Kong	45,00	14 801	2 245	35 273	45,00	14 592	1 235	32 784
Séoul Ligne 9	36,00	799	1 029	11 345	36,00	879	1 058	9 168
Nanjing Anqing	16,27	869	179	14 111	16,27	770	151	14 303
Nanjing Huabei	11,47	684	99	15 410	11,47	650	104	11 653
Nanjing Huainan	18,32	1 680	234	26 829	18,32	1 527	238	19 561
Nanjing Luhe	Sortie de périmètre		192		Hors périmètre			
Nanjing Maanshan	13,23	1 201	160	19 360	13,23	1 122	165	21 936
Nanjing Pukou	Sortie de périmètre		-61		Hors périmètre			
Mumbay	31,50	46	18	439	31,50	30	15	461
Odulys	35,00	31	1	ND	35,00	30	6	ND
Total		149 793	4 056		Total	133 696	3 884	

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

Pour LFI, TFT Spa, RFT Spa, la RATP est l'actionnaire de référence de ces sociétés et détient 30 % de LFI. La différence entre le % de contrôle et le % de détention correspond à des actions sans droit de vote.

(2) Cf. Note 1.3.1.

17 • PARTICIPATIONS DANS LES COENTREPRISES

Sociétés du Groupe	31/12/12				
	Actifs non courants	Actifs courants	Passifs non courants	Passifs courants	Résultat
SLT	2 122	4 403	0	678	4 419
STIVO	948	7 357	1 408	4 419	985
STIVIMMO	3 706	690	2 256	1 733	-84
Cité Bleue	8	26	0	-69	129
ATCM	10 164	7 456	9 594	6 183	-693
Veolia Transport RATP Asia	34 787	70	0	325	40
VTR China	25 472	354	0	8 168	-1 968
VTR Consulting	0	293	153	25	-132
VTR Korea	10 094	185	3	47	-403
VTR India	1 592	148	0	527	-284
Macao	5 558	3 216	8 679	3 520	-1 391
Dolomiti	10 445	4 640	7 232	2 732	551
Metrolab	212	1 584	1 280	2 282	-1 791
SETRAM	1 727	4 678	0	3 309	92
Total	106 835	35 099	30 604	33 878	-529

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

18 • ACTIFS FINANCIERS DISPONIBLES À LA VENTE

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

	31/12/12					
	Actifs financiers 01/01/12	Cessions	Acquisitions / perte de valeur	Écarts de change	Autres	Actifs financiers 31/12/12
Total valeur brute	23 121	-172	1 504	-352	-1 058	23 044
Perte de valeur	-13 033		-875	0	0	-13 908
Total valeur nette	10 088	-172	629	-352	-1 058	9 136

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

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

	Valeur nette	% d'intérêt
SA HLM Logis Transports (1)	33	88 %
Irise	750	10 %
Ratp Do Brazil	161	
Dolomiti	818	
Tour Excel	5 500	10 %
Ratp via Quatro	572	
Linea (2)	826	33 %
Autres	476	
Total	9 136	

(1) Cf. Note 3.1.
Les données non auditées au 31 décembre 2012 de la SA HLM Logis Transports sont :
Chiffre d'affaires : 55 439 k€ en 2012 contre 55 993 k€ en 2011.
Total Bilan = 550 778 k€ dont 316 659 k€ d'endettement net.
Résultat : 4 827 k€.

(2) La RATP a une position d'actionnaire sur cette société (les dividendes sont le cas échéant enregistrés chez Autolinee) mais pas d'influence sur la gestion. Linea exploite un autre lot du réseau interurbain de Florence et est le partenaire de Autolinee au sein du groupement d'entreprises ayant obtenu les contrats.

19 • AUTRES ACTIFS FINANCIERS

19.1 Autres actifs financiers non courants

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

	01/01/12	Acquisitions	Diminutions	Écarts de change	Autres	31/12/12
Prêts	51 494	0	0	0	-2 606	48 888
Dépôts et cautionnements	511 866	19 429	-21 247	-7	-337	509 705
Créance Actif financier en concession	27 136	0	0	0	3 273 606	3 300 742
Créance CB Actif financier en concession	0	0	0	0	80 960	80 960
Autres	284	2 050	-88	-43	480	2 683
Total valeur nette	590 780	21 479	-21 334	-49	3 352 103	3 942 978
Perte de valeur	-255	81	123		0	-51
Total valeur nette	590 525	21 560	-21 211	-49	3 352 103	3 942 927

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

19.2 Autres actifs financiers courants

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

	31/12/12					
	Actifs financiers 01/01/12	Variation de juste valeur	Mouvements / perte de valeur	Écarts de change	Autres	Actifs financiers 31/12/12
Actifs financiers en concession valeur brute	0	0	-16 483	0	273 557	257 074
Autres actifs financiers valeur brute	477 221	40	10 965	0	1 748	489 974
Perte de valeur	0	0	0	0	0	0
Total valeur nette	477 221	40	-5 518	0	275 305	747 048

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	31/12/12	31/12/11
Valeur nominal	74 021	77 931
Juste valeur	67 585	66 251
Coût amorti	54 123	54 739
Différence	-13 462	-11 512

19.4 Les opérations de couverture de flux de juste valeur

Les opérations de couverture de juste valeur au 31 décembre 2012 sont des *swaps* de taux fixe contre Euribor : la RATP reçoit un taux fixe et paye un taux Euribor sur une dette existante à taux fixe. La sensibilité des *swaps* étant similaire à la dette sur laquelle ils sont adossés, leur impact sur les résultats n'est donc pas significatif.

19.5 Les opérations de couverture de flux de trésorerie

Les opérations de couverture de flux de trésorerie au 31 décembre 2012 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

	31/12/12			31/12/11		
	Valeur brute	Provision	Valeur nette	Valeur brute	Provision	Valeur nette
Matières premières et fournitures	205 335	-48 850	156 485	205 651	-40 623	165 028
Autres approvisionnements	254	0	254	303	0	303
En cours de production	9 540	0	9 540	16 373	-277	16 096
Marchandises	108	0	108	607	0	607
Produits finis	1 912	0	1 912	0	0	0
Total	217 148	-48 850	168 298	222 934	-40 900	182 034

20.2 Variation des pertes de valeur sur les stocks

	31/12/11	Dotations	Reprises	Écarts de Conversion	Autres et reclassement	31/12/12
Provisions sur stocks autres	-40 623	-2 493	2 763	63	-8 559	-48 850
Provisions sur en cours	-277	0	277	0	0	0
Provisions sur stocks de marchandises	0	0	0	0	0	0
Total	-40 900	-2 493	3 040	63	-8 559	-48 850

Ces provisions sont comptabilisées conformément à la méthode décrite en Note 3.11.

21 • CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

	31/12/12	31/12/11
Créances clients	264 033	202 560
Perte de valeur des créances clients	-10 064	-10 111
Créances clients	253 969	192 450
Paiements versés d'avance	24 591	17 699
Charges constatées d'avance	47 407	48 124
Créances sur l'État et autres collectivités	191 330	190 820
Créances diverses	281 015	220 581
Provisions	-4 859	-5 521
Autres débiteurs	539 483	471 704
Total clients et autres débiteurs	793 452	664 154

	31/12/12	31/12/11
Montant créances dépréciés en début d'exercice	-10 111	-13 252
Dotations de l'exercice	-2 146	-3 361
Reprises de l'exercice non utilisées	10	-287
Reprises de l'exercice utilisée	2 183	6 790
Montant créances dépréciés en fin d'exercice	-10 064	-10 111

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

Incidence de la variation du BFR

	31/12/12	31/12/11
Stocks	6 022	-7 055
Avances et acomptes versés sur commande	-6 837	-12 785
Créances clients et comptes rattachés	-57 873	11 340
Créances État et autres collectivités publiques	1 140	-2 160
Créances vis-à-vis du Stif	-2 410	-10 270
Autres créances	-86 031	36 978
Charges constatées d'avance	1 679	2 311
Avances et acomptes reçus sur commande	-10 634	7 120
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	27 171	-28 094
Dettes fiscales et sociales	27 674	15 805
Dettes vis-à-vis du Stif	-30	120
Autres dettes	90 421	-43 073
Produits constatés d'avance	3 308	17 495
Produits constatés d'avance <i>Lease</i>	-2 187	-2 491
Total Incidence de la variation du BFR	-8 587	-14 759

22 • TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

	31/12/12	31/12/11
Valeurs mobilières de placement	693 072	565 212
Disponibilités	379 718	140 162
Total	1 072 790	705 374

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

	31/12/12	31/12/11
Trésorerie et équivalents de trésorerie (bilan)	1 072 790	705 374
Concours bancaires courants	-117 403	-83 508
Trésorerie de clôture du TFT	955 387	621 866

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.

	31/12/12	31/12/11
Provision pour indemnités départ à la retraite	274 583	257 228
Provision pour allocation décès des retraités	35 293	32 327
Provision pour indemnités décès des actifs	13 092	12 159
Provision pour cessation anticipée d'activité	3 816	3 487
Provision pour bonification du taux de plan épargne entreprise (PEE) des retraités et futurs retraités	28 395	31 952
Provision pour rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités	179 736	177 818
Provision pour retraites filiales étrangères	25 654	16 686
Total avantages postérieurs à l'emploi	560 569	531 658
Provision pour cessation progressive d'activité	7 869	16 980
Provision pour médaille du travail	16 571	15 009
Provision pour maladie longue durée	5 015	4 294
Provision pour chômage	9 927	10 536
Provision pour rentes maladies professionnelles et accidents du travail des actifs	17 810	17 446
Provision mesures transitoires régime des retraites	0	765
Total avantages à long terme	57 192	65 030
Total	617 761	596 688

23.1 Avantages postérieurs à l'emploi

Régimes à prestations définies : synthèse

Les avantages postérieurs à l'emploi se composent :

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

23.1.1 ÉVOLUTION DE LA PROVISION

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

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

	Indemnité fin de carrière	Indemnité Décès Actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipé d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Passif net comptabilisé au 1^{er} janvier 2012	257 228	12 159	32 327	177 818	3 487	31 952	16 686	531 657
Charge de l'exercice	26 474	1 556	1 097	20 845	1 456	1 118	2 758	55 304
Prestations payées par l'employeur	-28 943	-1 251	-922	-7 948	-1 110	-7 254	-	-47 428
Pertes et gains actuariels	17 210	628	2 791	-10 979	-17	2 579	9 263	21 475
Autres (IFRIC 14)							816	816
Cotisations employeur aux fonds							-4 224	-4 224
Effet de périmètre	2 614							2 614
Différence de change	-						356	356
Passif net comptabilisé au 31 décembre 2012	274 583	13 092	35 293	179 736	3 816	28 395	25 654	560 570

23.1.2 CHARGE COMPTABILISÉE

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

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

Charge de l'exercice comptabilisée en 2012	Indemnité fin de carrière	Indemnité Décès Actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipé d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Coûts des services rendus	-15 413	-1 113	-	-14 900	-1 361		-2 203	-34 990
Coûts de l'actualisation	-9 662	-443	-1 097	-5 945	-95	-1 118	-4 584	-22 944
Rendement attendu des actifs							4 029	4 029
Amortissement des coûts de services passés	-1 399							-1 399
Impact charges de personnel	-26 474	-1 556	-1 097	-20 845	-1 456	-1 118	-2 758	-55 304
Fermeture des droits						-		-
Impact résultat	-26 474	-1 556	-1 097	-20 845	-1 456	-1 118	-2 758	-55 304

23.1.3 IMPACT CAPITALS PROPRES

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

Montant comptabilisé en capitaux propres 2011	Indemnité fin de carrière	Indemnité Décès Actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipé d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Solde d'ouverture	15 605	626	6 970	-26 725	-7 870	-27 190		-38 584
Écarts actuariels	-24 914	3 001	-2 585	-8 332	42	-1 410	-894	-35 092
Effet de périmètre gains (pertes)	2 748							2 748
Autres (IFRIC 14)								
Différence de change	-						287	287
Solde de clôture	-6 561	3 627	4 385	-35 057	-7 828	-28 600	-607	-70 641
dont								
Écarts actuariels d'expérience sur la période	-8 471	-200	-120	-3 915	330	-2 912		-15 288

Montant comptabilisé en capitaux propres 2012	Indemnité fin de carrière	Indemnité Décès Actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipé d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Solde d'ouverture	-6 561	3 627	4 385	-35 057	-7 828	-28 600	-607	-70 641
Écarts actuariels	-17 210	-628	-2 791	10 979	17	-2 579	-9 263	-21 475
Effet de périmètre gains (pertes)								-
Autres (IFRIC 14)							-816	-816
Différence de change	-							-
Solde de clôture	-23 771	2 999	1 594	-24 078	-7 811	-31 179	-10 686	-92 932
dont								
Écarts actuariels d'expérience sur la période	-1 877	-226	-206	-2 785	-131	150		-5 075

23.1.4 ÉVOLUTION DE L'ENGAGEMENT ET DES ACTIFS DE COUVERTURE

	Indemnité fin de carrière	Indemnité Décès Actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/ MP	Cessation anticipé d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Engagement au 1^{er} janvier 2011	243 736	14 721	29 536	160 710	4 825	35 743	-	489 271
Coûts des services rendus	13 084	1 319	-	10 070	-	-	2 239	26 712
Coûts de l'actualisation	9 688	617	1 164	6 519	147	1 430	4 963	24 528
Contribution des employés							1 870	1 870
Prestations payées par l'employeur et les actifs de couverture	-17 237	-1 497	-958	-7 814	-1 443	-6 631	-3 944	-39 524
Pertes et gains actuariels	24 914	-3 001	2 585	8 333	-42	1 410	-5 039	29 160
Effet de périmètre	1 370	-	-	-	-	-	87 836	89 206
Différence de change	-	-	-	-	-	-	2 859	2 859
Autres								-
Engagement au 31 décembre 2011	275 555	12 159	32 327	177 817	3 487	31 952	90 783	624 081
Actifs de couverture au 31 décembre 2011							-74 317	-74 317
Engagement net des actifs de régimes	275 555	12 159	32 327	177 817	3 487	31 952	16 466	549 764
Coût des services passés non reconnus	-18 327	-	-	-	-	-		-18 327
Ajustement cumulé de IFRIC 14							219	219
Passif net comptabilisé au 31 décembre 2011	257 228	12 159	32 327	177 817	3 487	31 952	16 685	531 656

	Indemnité fin de carrière	Indemnité Décès Actifs	Allocations décès des retraités	Rentes AT/MP	Cessation anticipé d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Engagement au 1^{er} janvier 2012	275 555	12 159	32 327	177 817	3 487	31 952	90 783	624 080
Coûts des services rendus	15 413	1 113	-	14 900	1 361	-	2 203	34 990
Coûts de l'actualisation	9 662	443	1 097	5 945	95	1 118	4 584	22 944
Contribution des employés							131	131
Prestations payées par l'employeur et les actifs de couverture	-28 943	-1 251	-922	-7 948	-1 110	-7 254	-4 295	-51 723
Pertes et gains actuariels	17 210	628	2 791	-10 979	-17	2 579	12 515	24 727
Effet de périmètre	2 614	-	-	-	-	-		2 614
Différence de change	-						2 010	2 010
Autres								
Engagement au 31 décembre 2012	291 511	13 092	35 293	179 735	3 816	28 395	107 930	659 772
Actifs de couverture au 31 décembre 2012							-83 316	-83 316
Engagement net des actifs de régimes	291 511	13 092	35 293	179 735	3 816	28 395	24 614	576 456
Coût des services passés non reconnus	-16 928							-16 928
Ajustement cumulé de IFRIC 14							1 040	1 040
Passif net comptabilisé au 31 décembre 2012	274 583	13 092	35 293	179 735	3 816	28 395	25 654	560 569

Actifs des retraites des filiales

	31/12/12	31/12/11
Actif net comptabilisé à l'ouverture de la période	74 317	
Rendement attendu des actifs	4 029	4 713
Contribution de l'employeur	4 256	4 686
Contribution des employés	131	1 870
Prestations payées par les actifs de couverture	-4 295	-3 944
Pertes et gains actuariels	3 277	-3 782
Effet de périmètre		68 530
Différence de change	1 615	2 223
Autres	-12	22
Actif net comptabilisé à la clôture de la période	83 316	74 317

Les actifs de la filiale sont investis à environ 58 % en actions, 32 % d'obligations, 1 % en immobilier et le solde en autres produits financiers. Le rendement attendu des actifs se situe à 5,09 % dont 5,75 % attribuables à la quote-part investie en actions, 4 % attribuables à la quote-part investie en obligations, 1 % à la quote-part des produits immobiliers et 5 % attribuable aux autres produits.

23.1.5 ÉVOLUTION DEPUIS 2008

	2012	2011	2010	2009	2008
Valeur de l'engagement au 31 décembre	659 772	624 081	489 271	448 013	446 417
Juste valeur des actifs de régimes	83 316	74 317		-	-
Valeur net de l'engagement	576 456	549 764	489 271	448 013	446 417
Écart actuariel d'expérience	-5 075	-8 471	-14 089	-79	

23.1.6 LES HYPOTHÈSES

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/12		31/12/11	
	France	Étranger	France	Étranger
Taux d'actualisation	3,00 %	4,50 %	3,50 %	4,90 %
Taux d'inflation	2,00 %	2,88 %	2,00 %	2,87 %
Profil de carrière inflation comprise	3,60 %	2,95 %	3,60 %	2,90 %
Table de mortalité	TGH 05/TGF05	SAPS S1 NA	TGH 05/TGF05	SAPS S1 NA
Âge de départ à la retraite	55,6 ans	65	55,6 ans	65
Taux de valorisation des pensions		2,75 %		2,66 %
Taux de turnover	0,00 %	-	0,00 %	-

Une augmentation ou une diminution du taux d'actualisation de 25 points de base aurait un impact à la baisse ou à la hausse des engagements post-emploi de - ou + 15,9 M€.

La duration moyenne des engagements postérieurs à l'emploi a été estimée à 15 ans pour la clôture 2012 contre 10 ans pour la clôture 2011. Ce changement d'hypothèse a pour effet de limiter la hausse des engagements long terme de 48 M€ au 31 décembre 2012.

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 2012	15 009	17 446	16 981	10 536	4 294	764	65 030
Coûts des services rendus et coût de l'actualisation	1 639	3 311	136		4 863		9 949
Prestations payées	-1 355	-2 454	-11 268	4 630	-4 119	-161	-14 727
Écart actuariel	1 277	-494	2 021	-5 239	-23	-603	-3 061
Passif net comptabilisé au 31 décembre 2012	16 570	17 809	7 870	9 927	5 015	-	57 191
Engagements nets des actifs de régimes		-					-
Coût des services passés non reconnus		-					-
Valeur de l'engagement au 31 décembre 2012	16 570	17 809	7 870	9 927	5 015	-	57 191
Meilleure estimation des prestations versées aux régimes à prestations définies en 2013	-963	-2 492	-4 527	-	-	-	-7 982

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

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

Une augmentation ou une diminution du taux d'actualisation de 25 points de base aurait un impact à la baisse ou à la hausse des avantages long terme de - ou + 0,7 M€.

La durée moyenne des engagements à long terme a été estimée à 15 ans pour la clôture 2012 contre 10 ans pour la clôture 2011. Ce changement d'hypothèse a pour effet de limiter la hausse des engagements long terme de 2 M€ au 31 décembre 2012.

24 • AUTRES PROVISIONS

L'impact au compte de résultat est :

	31/12/12	31/12/11
Dotations et reprises aux provisions	5 885	-14 459

Diverses procédures ont été introduites contre la Société et ses filiales dans le cadre de la marche normale de leurs affaires. Des dommages et intérêts sont demandés dans le cadre de certaines de ces procédures et des provisions sont constituées chaque fois qu'une perte semble probable et quantifiable.

COMPTES CONSOLIDÉS

	31/12/11	Dotation	Provision utilisée	Provision non utilisée	Reclassement variations de périmètre et taux de change	31/12/12
Provisions non courantes	138 860	28 221	-8 448	-19 115	-1 635	137 882
Démantèlement (a)	76 860	0	-3 405	0	-1 919	71 536
Litiges (b)	16 651	7 713	-362	-6 551	20	17 471
Autres charges	8 807	4 139	-1 405	0	-137	11 404
Autres risques (c)	36 543	16 369	-3 276	-12 564	401	37 472
Provisions courantes	69 962	25 403	-25 206	-2 094	-3 107	64 957
Démantèlement (a)	1 280	0	-1 280	0	4 685	4 685
Litiges (b)	21 693	7 385	-9 198	-1 054	141	18 967
Autres charges	18 248	4 073	-1 974	-1 005	-7 933	11 409
Autres risques (c)	28 741	13 944	-12 754	-35	0	29 896
Total des Provisions	208 822	53 623	-33 654	-21 209	-4 742	202 840

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

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

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

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

25 • DETTES FINANCIÈRES

25.1 Détail des dettes financières courantes et non courantes

	31/12/12	31/12/11
Emprunts obligataires	4 510 500	4 998 171
Variation de la juste valeur de la dette obligataire	0	465
Emprunts auprès de la Région Île-de-France	230 758	245 617
Emprunts Plan épargne entreprise	130 903	153 192
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	495 173	494 615
Emprunts auprès des établissements de crédit	95 761	102 900
Emprunts liés aux contrats de location financement	30 648	32 887
Dépôts et cautionnements (reçus)	1	1
Autres emprunts et dettes	4 590	5 299
Total dettes financières - non courant	5 498 334	6 033 147
Emprunts obligataires	449 444	0
Emprunts auprès de la Région Île-de-France	23 203	23 020
Emprunts Plan épargne entreprise	219 375	205 298
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	7 707	4 791
Emprunts auprès des établissements de crédit	16 030	9 533
Emprunts liés aux contrats de location financement	2 240	2 040
Dépôts et cautionnements (reçus)	208 196	196 294
Billets de trésorerie	1 008 740	479 885
Autres emprunts et dettes	441	400
Concours bancaires	117 395	83 504
Intérêts courus non échus (ICNE)	111 045	98 662
Total dettes financières - courant	2 163 817	1 103 428
Total	7 662 151	7 136 575

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, de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des actifs financiers relatifs aux opérations de *lease* (dépôts et cautionnements et cash collatéral) et de la juste valeur des opérations de couverture de change de la dette des emprunts obligataires. La dette relative aux nouveaux contrats de crédit-bail finançant les tramways se compense au niveau de l'endettement net avec la créance d'un montant équivalent vis-à-vis du Stif.

	31/12/12	31/12/11
Dettes financières	7 662 151	7 136 575
Cash flow hedge	-321 635	-330 809
Intérêts courus non échus	-111 045	-98 657
Avance Prêts CIL	-60 305	-64 422
Dépôts et cautionnements (1)	-502 880	-499 406
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-1 072 790	-705 374
Autres (2)	-458 199	-460 957
Endettement net Groupe	5 135 297	4 976 950

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

(2) dont sommes versées en garantie des *swaps* de flux (dépôt en collatéral) pour 484 M€ au 31 décembre 2012.

25.3 Dettes financières par échéance

k€	2013	2014	2015	2016	2017	> 5 ans
Emprunts obligataires EUR	450 000	330 000				2 950 000
Intérêts emprunts obligataires EUR	152 243	128 618	114 180	114 180	114 180	540 645
Flux de capitaux <i>cross currency swap</i>	-	100 400	148 244	124 572	277 464	297 163
Intérêts sur <i>cross currency swap</i>	40 134	40 134	35 738	30 927	24 919	24 278
Emprunts auprès de la Région Île-de-France	20 288	21 233	21 042	20 398	19 463	184 863
Intérêts sur emprunts auprès de la Région Île-de-France	3 604	3 339	4 059	3 716	3 375	21 690
Emprunts Plan épargne entreprise	223 293	39 158	82 572	-	-	-
Intérêts sur emprunts PEE	23 795	8 518	5 777			
Emprunts auprès établissements de crédit	16 030	95 761				
Emprunts liés aux contrats de location financement	1 087	1 161	1 239	1 195	886	16 316
Intérêts sur emprunts liés aux contrats de location financement	344	450	468	486	488	3 685
Dépôts et cautionnements (reçus)	208 197					
Billets de trésorerie	1 008 740	-	-	-	-	-
Intérêts postcomptés des billets	43	-	-	-	-	-
Autres emprunts et dettes	441	4 590				
Concours bancaires	117 395					
Total dettes financières	2 265 633	773 360	413 320	295 475	440 774	4 038 640

kUSD	2013	2014	2015	2016	2017	> 5 ans
Swap de flux	-3 557	40 509	194 636	41 825	58 722	275 369
Intérêts sur swap de flux	13 735	21 511	33 767	36 469	8 636	67 153
Total des flux en KUSD	10 178	62 020	228 403	78 294	67 359	342 522

kCHF	2013	2014	2015	2016	2017	> 5 ans
Emprunts obligataires CHF		165 000	230 000	200 000	450 000	465 000
Intérêts emprunts obligataires CHF	43 875	43 875	38 925	34 037	27 287	25 325
Total des flux en KCHF	43 875	208 875	268 925	234 037	477 287	490 325

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

	31/12/12		31/12/11	
	Juste valeur	Coût	Juste valeur	Coût
Emprunts obligataires	5 529 389	4 959 944	5 196 586	4 998 170
Variation de la juste valeur de la dette obligataire	0	0	0	465
Prêts de la Région Île-de-France	277 996	253 963	304 562	268 639
Emprunts PEE	160 184	146 991	177 872	358 490
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	458 393	502 880	501 972	499 406
Emprunts auprès établissements de crédit	111 791	111 791	112 433	112 433
Emprunts liés aux contrats de location financement	32 888	32 888	34 927	34 927
Dépôts et cautionnements (reçus)	208 197	208 197	196 295	196 295
Billets de trésorerie	1 008 740	1 008 740	479 885	479 885
Autres emprunts et dettes	5 031	5 031	5 699	5 699
Intérêts courus non échus (ICNE)	86 678	86 678	98 662	98 662
Concours bancaires	117 395	117 395	83 504	83 504
Total dettes financières	7 996 681	7 434 498	7 192 397	7 136 574

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 31/12/12	Coût amorti 31/12/11	Variation
RATP EUR	5,25 %	18 sept 2013	449 444	448 138	-1 306
RATP EUR	4,375 %	24 sept 2014	329 830	329 740	-89
RATP CHF	3,00 %	19 dec 2014	136 600	135 617	-983
RATP CHF	2,125 %	21 jul 2015	190 940	189 777	-1 163
RATP CHF	3,375 %	21 mars 2016	165 625	164 467	-1 158
RATP CHF	3,25 %	9 oct 2017	248 416	246 681	-1 734
RATP CHF	3,25 %	6 nov 2017	124 383	123 547	-836
RATP EUR	4,50 %	28 mai 2018	648 033	647 725	-308
RATP CHF	2,929 %	27 jun 2019	124 056	123 171	-885
RATP CHF	2,625 %	6 nov 2019	260 466	258 605	-1 861
RATP EUR	4,00 %	23 sept 2021	595 433	595 004	-429
RATP EUR	2,875 %	9 sept 2022	593 149	592 548	-601
RATP EUR	4,125 %	13 avr 2023	596 571	596 307	-263
RATP EUR	3,75 %	19 oct 2026	447 286	447 138	-148
RATP EUR	4,11 %	01 Jul 2031	49 714	49 704	-10
RATP EUR	4,11 %	1 ^{er} jul 2035	0	50 000	50 000
Total dette obligataire			4 959 944	4 998 170	38 226

	Coût amorti 31/12/12	Coût amorti 31/12/11	Variation
Emprunt Région Île-de-France	253 963	268 639	14 676
Avance prêt CIL	60 305	64 422	4 117
Emprunt PEE	350 279	358 490	8 211
Emprunts liés aux terminaisons de lease	502 880	499 406	-3 474
Total dette long terme	6 127 370	6 189 127	61 756

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

Niveau 1 : Juste valeur (hors intérêts courus) obtenue à partir des prix cotés sur un marché actif

Encours : OPCVM : 388 377 k€.

Niveau 2 : Juste valeur (hors intérêts courus) obtenue à partir d'un modèle de valorisation comportant des données de marché observables (principalement cotations de taux, cours de change et volatilité de taux).

	Valeur de marché en k€
Dérivés de <i>cashflow hedge</i>	302 699
dont <i>swap de pre hedge</i>	-3 582
dont <i>swap de fixation</i>	-15 354
dont <i>cross currency swap</i>	321 635
Dérivés de <i>fair value hedge</i>	0
Dérivés de <i>trading</i>	0

Niveau 3 : Juste valeur évaluée à partir de modèle de valorisation comportant des données non observables.

Aucun instrument financier n'entre dans cette catégorie.

26 • FOURNISSEURS ET AUTRES CRÉDITEURS

	31/12/12	31/12/11
Dettes fournisseurs	266 259	238 410
Dettes sur immobilisations	390 540	412 971
Dettes fiscales et sociales	539 779	512 388
Dettes diverses d'exploitation	14 693	20 989
Produits constatés d'avance	76 239	70 631
Autres dettes diverses	424 228	340 729
Total	1 711 737	1 596 119

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

L'indemnité à verser au Stif pour 200 M€ est comptabilisée rétroactivement au 1^{er} janvier 2010 en « Autres dettes diverses » (cf. Notes 1.1 et 35). Dans les comptes publiés en 2011, le total du poste s'élevait à 1 396 M€.

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 couverture contre le risque de taux, adossés soit à la dette, soit au portefeuille de placements.

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

Des « *stops loss* » et « *take profit* » ont été définis par la direction financière et des limites supplémentaires ont été mises en place pour les opérations qualifiées de *Trading*. Ainsi, la volatilité du résultat financier liée au portefeuille d'instruments dérivés de taux qui ne sont pas qualifiés de couverture reste contenue.

Gestion du risque de change

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

Exposition au risque de matières premières

Concernant la RATP Epic, aucune opération de couverture des matières premières n'a été mise en place sur 2012.

Risque crédit

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

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

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

Risque de liquidité

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

27.1 Sensibilité des dettes à court terme

La RATP possède des dettes court terme matérialisées par des billets de trésorerie (1 008 M€ dont 203 M€ adossé au Plan épargne entreprise), dont la maturité n'excède pas cinq mois au 31 décembre 2012, et dont certains sont à taux variable (*swaps* Eonia).

La RATP possède également une obligation à court terme (203 M€) destinée au financement du Plan épargne entreprise.

27.2 Sensibilité des dettes à long terme

Effet sur les charges financières

La dette (dette obligataire, PEE, Île-de-France) est aujourd'hui à 88 % à taux fixe.

Total des dettes avant couverture	31/12/12	31/12/11
Dette obligataire CHF en millions d'euros	948	948
Taux variable	0 %	0 %
Taux fixe	100 %	100 %
Dette obligataire EUR en millions d'euros	3 730	3 780
Taux variable	0 %	0 %
Taux fixe	100 %	100 %
Emprunt Île-de-France long terme en millions d'euros	287	305
Taux variable	100 %	100 %
Taux fixe	0 %	0 %
PEE en millions d'euros	345	343
Taux variable	100 %	100 %
Taux fixe	0 %	0 %
Total en millions d'euros	5 311	5 377
Taux fixe	88 %	88 %
Taux variable	12 %	12 %

Total des dettes après couverture de taux	31/12/12	31/12/11
Total dette (nominal) en millions d'euros	5 311	5 377
dont dette à taux variable	633	649
Swap de variabilisation	0	148
% fixe de la dette	88 %	85 %

Les charges d'intérêts sur les dettes obligataires s'élèvent à 194 M€ en 2012 : la dette obligataire est intégralement à taux fixe, et n'est donc pas exposée à un risque de hausse des taux.

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*

	31/12/12	31/12/11
Encours de dette USD converti en millions d'euros	458	467
dont à taux variable	0	0
% Taux fixe	100 %	100 %

	31/12/12	31/12/11
Encours de dépôts USD converti en millions d'euros	458	467
dont à taux variable	0	0
% Taux fixe	100 %	100 %

28 • INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

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

Au 31 décembre 2011

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

Au 31 décembre 2012

	Total	Classement			Échéance du notionnel		
		CFH	FVH	Trading	- de 1 an	de 1 à 5 ans	+ 5 ans
Couverture du risque de change							
<i>Cross currency swap</i>	989 560	989 560	-		-	650 680	338 880
Couverture risque de taux							
<i>Swaps de variabilisation à CT</i>	-	-	-	-	-	-	-
<i>Swaps de variabilisation à LT</i>	-	-	-	-	-	-	-
<i>Swaps de variabilisation cappé LT</i>	-	-	-	-	-	-	-
<i>Swaps de fixation</i>	283 939	283 939	-	-	-	1 509	282 429
<i>Vente de put</i>							
<i>Achat de put</i>							
<i>Vente de call</i>							
<i>Achat de cap</i>	2 911	2 911	-	-	-	2 911	-
<i>Vente de cap</i>							
Couverture de matières premières							
<i>Swaps Ulsd10 ppm en MT</i>	14 100	14 100				14 100	

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

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

	31/12/12					
	Actif non courant	Actif courant	Total actif	Passif non courant	Passif courant	Total passif
Cashflow Hedge	321 798	13 755	335 553	19 417	17 676	37 093
Fair value Hedge			0			0
Non Hedge			0			0
Total	321 798	13 755	335 553	19 417	17 676	37 093

La juste valeur des instruments dérivés est déterminée par des contreparties externes (banques) sur la base des modèles suivants :

- La juste valeur des *swaps* de taux est déterminée sur la base d'une actualisation des flux futurs estimés ;
- La juste valeur des *cross currency swaps* est déterminée sur la base d'une actualisation des flux estimés par les banques à la date de clôture ;
- La juste valeur des options de taux (*swaptions, caps, floors*) est déterminée sur la base de la méthode *Black & Scholes*.

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 :

	Flux couverts	Résultats en k€	
		2011	2012
Étalement de soultes	Coupons obligataires	3 180	2 460
Swaps de fixation	Échéance de crédit bail et Avance de financement	2 174	2 389
Cross currency swap	Coupon obligataires	4 019	3 684

29 • GARANTIES

29.1 Garanties données

	31/12/12			31/12/11		
	RATP Epic	Autres	Total	RATP Epic	Autres	Total
Avals et cautions	590 739	80 121	670 860	652 128	13 350	665 478
dont						
• Cautions auprès d'associations ou autres	1 594	80 121	81 715	1 720	12 254	13 974
• Avantages au personnel	252 933		252 933	276 747	1 096	277 843
• Opérations de <i>leasehold</i> sous locations	336 212		336 212	373 661		373 661
Total	590 739	80 121	670 860	652 128	13 350	665 478

29.2 Garanties reçues

	31/12/12			31/12/11		
	RATP Epic	Autres	Total	RATP Epic	Autres	Total
Avals et cautions	220 432	3 203	223 635	191 267		191 267
Dont Opérations de <i>leasehold</i> sous locations	220 432		220 432	191 267		191 267
Total	220 432	3 203	223 635	191 267	0	191 267

30 • ENGAGEMENTS HORS BILAN

30.1 En matière d'investissements en immobilisations

Les investissements contractés à la date de clôture mais non enregistrés dans les comptes s'élèvent à 2 531 M€ au 31 décembre 2012 contre 2 792 M€ au 31 décembre 2011.

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 2012 à 16 928 k€ et est amorti depuis 2008.

30.3 Actifs et Passifs éventuels

Amiante

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

Une provision couvre l'intégralité du risque lié aux cas déclarés ou ayant fait l'objet d'actions contentieuses. Bien qu'il ne soit pas possible de préjuger de l'impact financier des actions futures, la RATP considère que la provision inscrite au bilan au 31 décembre 2012 pour 1 058 k€ est suffisante et correspond à sa meilleure estimation du risque financier encouru par l'entreprise (cf. Note 24).

31 • INFORMATION RELATIVE AUX PARTIES LIÉES

31.1 Transactions avec des parties liées

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

Transactions avec l'État et les collectivités publiques :

	31/12/12	31/12/11
Ressources du contrat Stif	1 974 423	1 817 254
Ressources des communes pour le maintien de dessertes déficitaires	19 828	16 310
Subventions d'investissements appelées sur l'exercice (État, Stif, RIF, Autres)	597 169	494 310
Emprunts Région Île-de-France souscrits sur l'exercice	2 502	34 871
Emprunts Région Île-de-France remboursés sur l'exercice	-	21 174
Créances sur l'État et les collectivités	318 770	250 990
Créances sur le Stif	44 740	42 320
Dettes envers l'État et les collectivités	91 490	83 470
Dettes envers le Stif	210 940	210 970
Dettes financières envers la RIF	287 286	305 353

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.

	31/12/12	31/12/11
Avantages à court terme hors charges patronales (1)	2 292	2 122

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

Les autres avantages ne sont pas significatifs.

32 • INFORMATIONS PAR SECTEUR OPÉRATIONNEL

L'information sectorielle est présentée conformément à la norme IFRS 8 « secteurs opérationnels ».

L'activité du groupe RATP est organisée en deux secteurs :

- Le secteur « Gestionnaire d'infrastructure » (GI) : cette activité correspond à la mission de gestionnaire d'infrastructure de réseaux affectée au transport public urbain de voyageurs fixée par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- Le secteur « Transport » (OT) : cette activité correspond aux activités d'exploitation de services de transport de voyageurs du Groupe y compris en Île-de-France, en France et à l'étranger. Les fonctions support de la maison mère sont intégrées dans le périmètre de cette activité, y compris pour le support apporté au Gestionnaire d'infrastructures qui fait, par conséquent, l'objet de conventions de cessions internes.

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

Les relations financières entre les deux activités ont été transcrites dans environ soixante conventions internes retraçant tous les flux intervenant en 2012.

Au niveau du bilan, les actifs immobilisés corporels et incorporels sont imputés directement conformément aux périmètres définis pour chacune des deux activités. Les subventions d'investissements ont suivi l'affectation de l'actif auquel ils sont rattachés.

Au 1^{er} janvier 2012, une séparation de l'actif immobilisé entre les deux activités a été réalisée sur la base des règles stipulées dans le décret du 23 mars 2011. Cette séparation a été actée officiellement par la publication d'arrêtés ministériels des 7 novembre 2011, 13 décembre 2011, 5 janvier 2012, pour les biens ayant fait l'objet d'un transfert de propriété entre le Stif, l'État et la RATP. Les biens déjà antérieurement propriété de la RATP ont été répartis suivant les mêmes principes.

Tableau de synthèse de la répartition des principaux types de biens :

Biens	Transport	Gestionnaire d'Infrastructure
Lignes, ateliers de maintenance, postes de redressement tramway	X	
Lignes, ateliers de maintenance, postes de redressement métro		X
Lignes, ateliers de maintenance, postes de redressement RER		X
Postes de commandes centralisées		X
Centres bus	X	
Lignes de bus en site propre	X	
Gares routières	X	
Bâtiments administratifs	X	
Bâtiments sociaux	X	
Plateformes logistiques	X	
Ateliers de maintenance des infrastructures ferroviaires et attachements techniques		X
Matériel roulant voyageurs	X	
Matériel d'entretien du matériel roulant voyageurs	X	
Véhicules de maintenance métro et RER		X
Véhicules de maintenance tramway	X	

Les projets d'investissements en cours au 1^{er} janvier 2012 ont également été affectés à l'activité dont ils dépendent à l'exception des projets en cours relatifs à la construction d'extensions du réseau de transport. Ils sont portés au sein de l'Epic RATP qui en a la charge par l'activité d'Opérateur de transport public voyageurs, étant donné que le Gestionnaire d'infrastructures n'a pas été doté par les textes législatifs et réglementaires le régissant de la mission de construire de nouveaux réseaux. Ces extensions de réseaux, lorsqu'il s'agit de métro et RER, une fois construites et réceptionnées conformes, sont transférées au patrimoine du Gestionnaire d'infrastructures. À la date de clôture des comptes, ces projets représentent un montant de 65 M€ net de subventions d'investissements.

Au 31 décembre 2012

	Gestionnaire d'infrastructures	Transport	Éliminations	Total
Chiffre d'affaires externe	1 246	4 932 771		4 934 017
Chiffre d'affaires inter-secteur	696 081	135 434	-831 515	-
Chiffre d'affaires	697 327	5 068 205	-831 515	4 934 017
EBITDA	399 002	412 592	-	811 594
Résultat d'exploitation	191 229	323 954	-	515 183
Dotations aux amortissements	-217 609	-91 618	-	-309 227

Au 31 décembre 2011

	Gestionnaire d'infrastructures	Transport	Éliminations	Total
Chiffre d'affaires externe	ND	ND		ND
Chiffre d'affaires inter-secteur	ND	ND	ND	ND
Chiffre d'affaires	ND	ND	-	4 982 522
EBITDA	ND	ND	-	1 050 515
Résultat d'exploitation	ND	ND	-	559 688
Dotations aux amortissements	ND	ND	-	-554 597

Compte tenu de la mise en place de la séparation comptable des deux activités au 1^{er} janvier 2012 et de la signature du contrat Stif au premier trimestre 2012 précisant notamment les rémunérations par activité, les données du 31 décembre 2011 ne sont pas disponibles.

Au 31 décembre 2012

	Gestionnaire d'infrastructures	Transport	Total
Bilan			
Immobilisations incorporelles et corporelles nettes	4 584 996	937 445	5 522 441
Subventions d'investissement	2 098 592	1 791 116	3 889 708
Investissements corporels et incorporels	119 743	431 155	550 898
Acquisition de biens mis en concession		1 013 681	1 013 681
Total actif	6 917 271	6 016 630	12 933 901

Au 31 décembre 2011

	Gestionnaire d'infrastructures	Transport	Total
Bilan			
Immobilisations incorporelles et corporelles nettes	4 546 236	4 214 073	8 760 309
Subventions d'investissement	1 990 138	1 383 577	3 373 715
Investissements corporels et incorporels	ND	ND	1 499 276
Acquisition de biens mis en concession	ND	ND	ND
Total actif	6 784 042	5 279 294	12 063 336

33 • SOCIÉTÉS DU GROUPE

Pôle Transport	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
AlpBus Fournier	France	100,00	100,00	IG	
Autoline Toscane	Italie	100,00	100,00	IG	
Bath Bus Company	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Bombela Operating Company	Afrique du Sud	51,00	51,00	IG	
Bournemouth Transport	Angleterre	90,01	90,01	IG	
Cars Dunois	France	100,00	100,00	IG	
Cars Perrier	France	100,00	100,00	IG	
Cars Saint Martin	France	88,75	88,75	IG	
Casa Tram	Maroc	60,00	60,00	IG	Entrée de périmètre
Céobus	France	100,00	100,00	IG	
Champagne Mobilités	France	100,00	100,00	IG	
Cité Bleue	France	50,00	50,00	IP	
CTCM	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
CTVMI	France	100,00	100,00	IG	
CTY	France	100,00	100,00	IG	
Dolomiti Bus	Italie	39,50	39,50	IP	
EL Djazair	Algérie	100,00	100,00	IG	
EM Services	France	90,00	90,00	IG	
EMS Rennes	France	90,00	90,00	IG	Entrée de périmètre
Flexcité	France	85,60	85,60	IG	
Flexcité 77	France	85,60	85,60	IG	
Flexcité 91	France	85,60	85,60	IG	
Flexcité 93	France	85,60	85,60	IG	
Flexcité 94	France	97,00	97,00	IG	
Flexcité 95	France	85,60	85,60	IG	
Flexcité 95 TSE	France	85,60	85,60	IG	
Flexcité TAD	France	100,00	100,00	IG	
Fullington Auto Bus Company	États Unis	50,98	50,98	IG	
Gembus	France	100,00	100,00	IG	
Gest Spa	Italie	100,00	100,00	IG	49 % des titres acquis en usufruit sur l'exercice
Giroux Eure et Loire	France	100,00	100,00	IG	
H R Richmond Ltd	Angleterre	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
HelvéCIE SA	Suisse	100,00	100,00	IG	
HERM	Italie	45,70	45,70	MEE	
IXXI	France	100,00	100,00	IG	
Jacquemard et Cie	France	100,00	100,00	IG	
La Ferroviaria Italiana (LFI)	Italie	11,71	11,71	MEE	
London United Busways	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Macao	Chine	50,00	32,50	IP	
Matem	France	51,00	51,00	IG	Entrée de périmètre
Mc Donald Transit Asociates	États Unis	54,02	54,02	IG	
Metrolab	France	50,00	50,00	IP	Entrée de périmètre
MétroLink	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Mobicité	France	100,00	100,00	IG	

Pôle Transport	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
Modène	Italie	19,35	19,35	IP	Conformément aux pactes d'actionnaires exercice indirectement d'un contrôle conjoint
Moulins Mobilité	France	100,00	100,00	IG	
Mumbay	Inde	31,50	31,50	MEE	
Nanjing Anqing	Chine	16,27	16,27	MEE	
Nanjing Huabei	Chine	11,47	11,47	MEE	
Nanjing Huainan	Chine	18,32	18,32	MEE	
Nanjing JV	Chine	22,05	22,05	MEE	
Nanjing Luhe	Chine	22,05	22,05	MEE	Entrée de périmètre et cession au cours de l'exercice
Nanjing Maanshan	Chine	13,23	13,23	MEE	
Nanjing Pukou	Chine	22,05	22,05	MEE	Entrée de périmètre et cession au cours de l'exercice
Odulys	France	35,00	35,00	MEE	
Orlyval Service (OVS)	France	99,00	99,00	IG	
RATP Dev France Investissement	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev France Services	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Genova	Italie	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Italia	Italie	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Suisse	Suisse	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Suisse TP	Suisse	100,00	100,00	IG	
RATP Dev UK	Angleterre	100,00	100,00	IG	
RATP Dev USA LLC.	États Unis	100,00	100,00	IG	
RATP Développement	France	100,00	100,00	IG	
RATP International	France	100,00	100,00	IG	
RDMT - DC	États Unis	90,81	90,81	IG	Entrée de périmètre
RFT SPA	Italie	11,71	11,71	MEE	
SCI Foncière RD	France	100,00	100,00	IG	
SCI La Procession	France	55,00	55,00	IG	
SCI Parc de la Sainte Claire	France	100,00	100,00	IG	
SCI Perrier	France	100,00	100,00	IG	
SCI Pimian	France	100,00	100,00	IG	
SCI Sofitim	France	50,00	50,00	IG	
Séoul Ligne 9	Corée	36,00	36,00	MEE	
Setram	Algérie	49,00	49,00	IG	Entrée de périmètre
Société des Lignes Touristiques	France	51,00	51,00	IP	
Société des Transports Interurbains Allier	France	100,00	100,00	IG	
Société des Transports Interurbains Centre	France	100,00	100,00	IG	
Société des Transports Interurbains Haute-Savoie	France	100,00	100,00	IG	
Société des Transports Urbains de Bourges	France	100,00	100,00	IG	
Société des Transports Urbains Vierzon	France	100,00	100,00	IG	
Société d'Exploitation des Lignes Touristiques	France	24,99	24,99	MEE	
SQY BUS	France	89,52	89,52	IG	
STD de la Marne	France	100,00	100,00	IG	
STILE	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
STIVIMMO	France	50,00	50,00	IP	
STIVO	France	50,00	50,00	IP	
TFT SPA	Italie	11,71	11,71	MEE	
TIMBUS	France	50,03	50,03	IG	

Pôle Transport	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
TP2A	France	51,00	51,00	IG	
Tram di Firenze	Italie	24,90	24,90	MEE	
Tramway Hong Kong	Hong Kong	45,00	45,00	MEE	
TVM	France	100,00	100,00	IG	
Veolia Transport RATP Asia	France	50,00	50,00	IP	
Vienne Mobilités	France	100,00	100,00	IG	
Voyage Dunois	France	100,00	100,00	IG	
Voyages Desbiolles	France	100,00	100,00	IG	
VT Korea	Corée	45,00	45,00	MEE	
VTCL	Chine	45,00	45,00	MEE	
VTR China	Chine	50,00	50,00	IP	
VTR Consulting	Chine	50,00	50,00	IP	Entrée de périmètre
VTR India	Inde	50,00	50,00	IP	
VTR Korea	Corée	50,00	50,00	IP	
Pôle Ingénierie	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
Groupe Systra	France	41,92	41,92	MEE	
Pôle valorisation des espaces	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
Naxos	France	100,00	100,00	IG	
Promo Métro	France	100,00	100,00	IG	
SADM	France	100,00	100,00	IG	
SEDP	France	100,00	100,00	IG	
Telcité	France	100,00	100,00	IG	

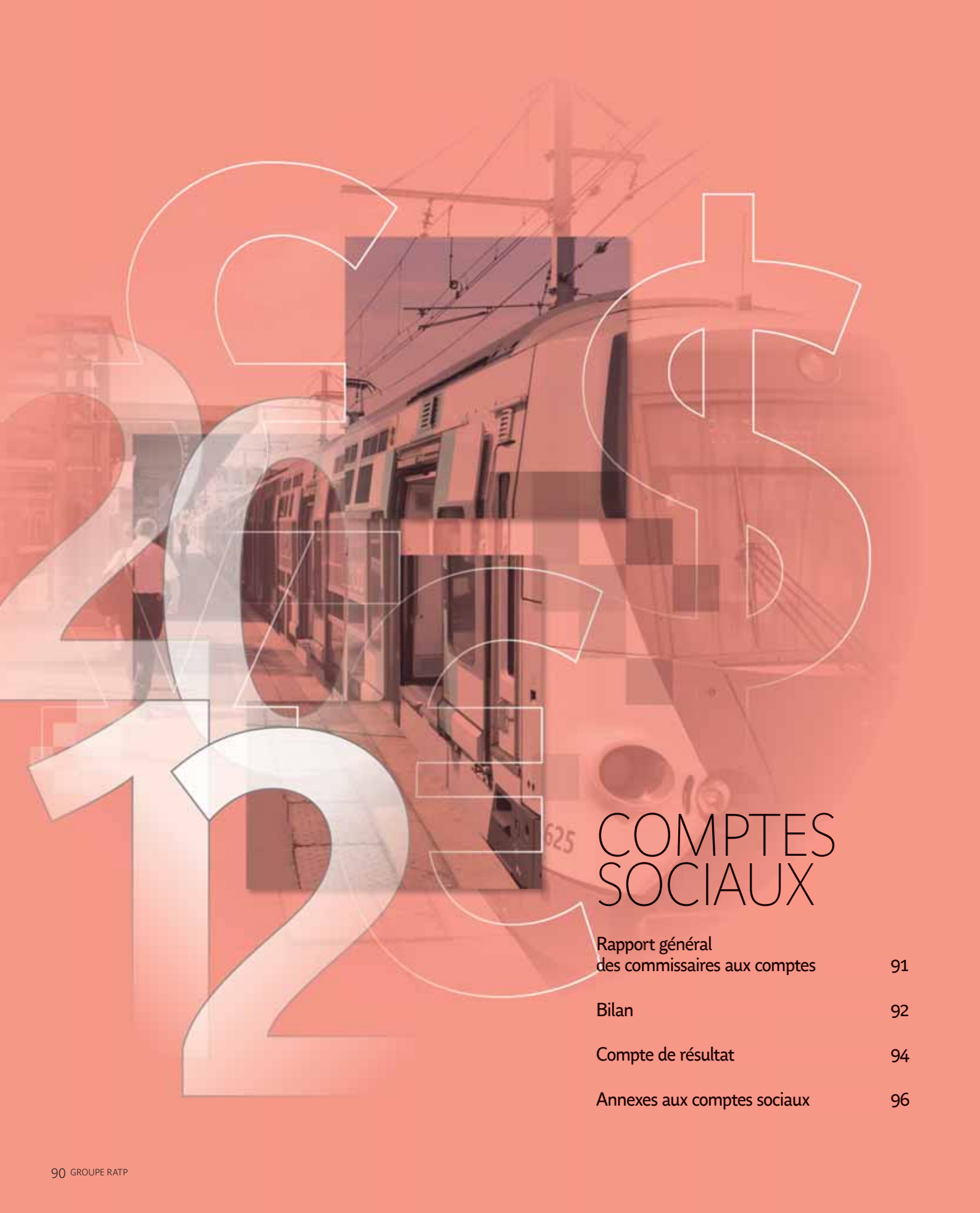
34 • HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

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

Diligences/Prestations directement liées en k€	31/12/12	31/12/11
PricewaterhouseCoopers	530	561
KPMG	7	83
Ernst and Young	472	577
Autres	237	199
Commissariat aux comptes	1 247	1 420
PricewaterhouseCoopers	225	238
KPMG	2	0
Ernst and Young	240	201
Autres	9	0
Prestations liées au commissariat aux comptes	476	440
PricewaterhouseCoopers	6	9
KPMG	4	20
Ernst and Young	0	0
Autres	158	163
Autres Prestations	168	192

35 • ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Dans le cadre de l'application des dispositions de la loi ORTF, la RATP et le Stif ont demandé conjointement la mise en œuvre d'une procédure d'arbitrage pour déterminer le montant des indemnités au titre des biens propres transférés du Stif à la RATP au 1^{er} janvier 2010. Ce montant a été fixé à 200 M€ dans le cadre d'un arrêté interministériel publié le 16 février 2013. La loi ORTF étant le fait générateur de cet événement, l'indemnité a été comptabilisée rétroactivement au 1^{er} janvier 2010 en immobilisations avec constatation en contrepartie d'une dette à l'égard du Stif d'égal montant. Compte tenu de la date de publication de l'arrêté interministériel, il n'a pas été possible de disposer avant l'arrêté des comptes des informations nécessaires pour affecter cette indemnité bien par bien, ni de constater les amortissements le cas échéant. Cette répartition sera effectuée sur l'exercice 2013 et permettra d'établir la distinction entre éléments amortissables et non amortissables.



COMPTES SOCIAUX

Rapport général des commissaires aux comptes	91
Bilan	92
Compte de résultat	94
Annexes aux comptes sociaux	96

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Sur les comptes annuels

Exercice clos le 31 décembre 2012

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 2012, sur :

- Le contrôle des comptes annuels de l'Epic RATP, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- La justification de nos appréciations ;
- Les vérifications et informations spécifiques prévues par la loi.

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

1. Opinion sur les comptes annuels

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

Nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société à la fin de cet exercice.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur les Notes annexes suivantes :

- La Note 1.1 « Cadre réglementaire et signature du contrat Stif » qui présente l'évolution en 2012 du cadre réglementaire et les conséquences dans les comptes annuels 2012 ;
- La Note 2.1.2.2 « Tests de dépréciation d'actifs » qui présente l'approche et les hypothèses retenues pour réaliser les tests de dépréciation ainsi que les tests de sensibilité conduits par la RATP ;
- La Note 1.2 « Accord d'indemnisation avec le Stif » qui explique les conséquences de l'accord conclu avec le Stif en date du 21 septembre 2012 relatif à l'indemnisation du transfert de propriété de biens du Stif à la RATP et relatif à l'indemnisation de la RATP par le Stif en 2024 en cas d'exercice par le Stif de son option de reprise des biens ;
- La Note 7 « Événements postérieurs à la clôture » qui expose les conséquences de l'arrêté interministériel publié le 16 février 2013 déterminant le montant des indemnisations à payer au Stif au titre des biens propres dont la propriété est transférée à la RATP.

Ces points avaient fait l'objet de réserves dans notre rapport sur les comptes annuels de l'exercice 2011.

Par ailleurs, la Note 6 « Comptes dissociés Opérateur de transport et Gestionnaire d'infrastructures » présente le périmètre de chacune des activités Opérateur de transport et Gestionnaire d'infrastructure, les règles d'imputation des postes d'actifs et passifs et de charges et produits, les conventions de cessions internes ainsi que les bilans et les comptes de résultat de chacune des activités.

2. Justification des appréciations

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

Avantages au personnel

La Note 3.13 de l'annexe intitulée « Avantages au personnel à long terme » détaille les engagements sociaux à long terme provisionnés au bilan ainsi que la méthode d'évaluation desdits engagements.

La Note 5.20 de l'annexe intitulée « Engagements financiers au 31 décembre 2012 » présente sous la rubrique « Avantages au personnel » les engagements sociaux qui ne sont pas provisionnés dans les comptes annuels.

Nous avons examiné le recensement, l'évaluation et le traitement comptable de ces deux catégories d'engagements et nous avons vérifié que les Notes 3.13, 5.3 et 5.20 de l'annexe donnent une information appropriée.

Valeur des actifs

Comme indiqué dans la Note 2.1.2.2 « Tests de dépréciation d'actifs » de l'annexe, la RATP a procédé à des tests de perte de valeur sur ces actifs. Nos travaux ont consisté à examiner les modalités de réalisation de ces tests fondés sur l'actualisation de flux futurs de trésorerie des activités concernées, à apprécier la cohérence des hypothèses retenues avec les données prévisionnelles compte tenu du cadre contractuel et du cadre réglementaire en vigueur et à vérifier que la Note 2.1.2.2 de l'annexe donne une information appropriée.

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

3. Vérifications et informations spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par la loi. Nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du conseil d'administration sur la gestion de l'Epic RATP.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 29 mars 2013

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit
Gérard Morin

Ernst & Young et autres
Christine Vitrac

BILAN AU 31/12/12

	BRUT	31/12/12 Amortissements et provisions (à déduire)	NET	31/12/11 NET
ACTIF				
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	624 206	308 933	315 273	315 827
• Frais de recherche et développement	204 851	25 099	179 752	170 362
• Droit au bail	2 626	1 297	1 329	1 406
• Autres	387 257	282 537	104 720	144 059
• En cours	29 472		29 472	
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	23 536 994	10 807 307	12 729 687	11 777 311
• Terrains	407 197	837	406 360	393 157
• Constructions	9 507 648	3 946 761	5 560 887	5 075 142
• Installations techniques, matériel et outillage industriel	4 901 017	3 407 765	1 493 252	1 529 941
• Matériel de transport	6 011 304	3 292 397	2 718 907	2 014 284
• Autres	196 997	159 547	37 450	42 478
• En cours, avances et acomptes	2 512 831		2 512 831	2 722 309
IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	1 109 216	32 392	1 076 824	1 054 182
• Participations	428 025	4 123	423 902	396 902
• Créances rattachées à des participations				
• Autres titres immobilisés	1 220	322	898	684
• Prêts	78 364	106	78 258	83 862
• Autres	601 607	27 841	573 766	572 734
ACTIF IMMOBILISÉ (I)	25 270 416	11 148 632	14 121 784	13 147 320
Stocks et en-cours	199 258	40 207	159 051	166 389
Avances et acomptes versés sur commande	21 757		21 757	15 489
CRÉANCES	1 628 855	7 356	1 621 499	1 623 027
• Créances clients et comptes rattachés	150 587	3 416	147 171	127 309
• Créances État et autres collectivités publiques	362 377		362 377	293 316
• Autres	113 467	3 940	109 527	80 815
• Créances <i>lease</i>	1 002 424		1 002 424	1 121 587
ACTIF FINANCIER	1 413 042		1 413 042	1 046 008
Valeurs mobilières de placement	1 163 229		1 163 229	1 022 366
Disponibilités	249 813		249 813	23 642
Charges constatées d'avance	77 783		77 783	94 773
ACTIF CIRCULANT (II)	3 340 695	47 563	3 293 132	2 945 686
Frais d'émission d'emprunts (III)	8 324		8 324	9 863
Primes de remboursement des obligations (IV)	16 604		16 604	19 086
Écarts de conversion actif (V)	19 983		19 983	21 981
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III + IV + V)	28 656 022	11 196 195	17 459 827	16 143 936

PASSIF (en Milliers d'euros)	31/12/12	31/12/11
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition	250 700	250 700
Écarts de réévaluation	225 502	227 220
Dotations en capital	433 367	433 367
RÉSERVES	294 700	294 700
• Réserve provenant de la cession de biens mis à disposition par le Stif et désaffectés (remploi)	184 519	184 519
• Réserve provenant de la cession de biens mis à disposition par l'État et désaffectés	136	136
• Réserve provenant de la cession de biens créés par la Régie et désaffectés (réinvestissement)	52 119	52 119
• Réserve générale	57 926	57 926
GI-OT Transfert des capitaux propres au 01/01/2012		
Report à nouveau	1 701 756	1 407 093
Résultat de l'exercice (excédent ou perte)	285 534	294 663
Provisions réglementées	402 186	411 303
CAPITAUX PROPRES hors subventions d'investissements	3 593 745	3 319 046
Subventions d'investissement	3 789 227	3 298 795
CAPITAUX PROPRES (I)	7 382 972	6 617 841
Provisions pour risques	95 359	95 060
Provisions pour charges	139 929	149 618
PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES (II)	235 288	244 678
DETTES FINANCIÈRES	7 277 978	6 785 014
• Prêts de la Région d'Île-de-France	287 286	305 353
• Emprunts obligataires	5 018 498	5 072 616
• GI-OT Transfert de la dette au 01/01/2012		
• Emprunts et dettes à des établissements de crédit (soldes créditeurs de banques)	164 523	143 294
• GI-OT Endettement cessions internes		
• Emprunts et dettes financières divers	1 675 308	1 143 330
• Intérêts courus non échus	132 363	120 421
Avances et acomptes reçus sur commandes en-cours.	307	3 763
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	211 640	197 731
Dettes fiscales et sociales	717 657	489 842
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	397 873	406 815
Autres dettes	122 587	142 383
Dettes <i>lease</i>	1 015 260	1 136 650
Produits constatés d'avance	78 334	97 274
DETTES (III)	9 821 636	9 259 472
Écarts de conversion passif (IV)	19 928	21 945
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III + IV)	17 459 825	16 143 935

COMPTES SOCIAUX

COMPTE DE RÉSULTAT (en k€)	31/12/12	31/12/11	VAR. %
PRODUITS D'EXPLOITATION	4 907 272	4 718 471	4,0 %
Chiffre d'affaires	4 492 176	4 353 763	3,2 %
• Produits du transport (prestations de service)	4 198 981	4 072 106	3,1 %
• Produits des activités annexes	129 834	129 518	0,2 %
• Prestations de services autres que les produits de transport	159 358	148 467	7,3 %
• Ventes de produits résiduels	4 004	3 672	9,0 %
Produits divers	298 737	256 097	16,6 %
• Production stockée	-6 387	4 834	-232,1 %
• Production immobilisée	138 716	93 464	48,4 %
• Reprises sur provisions et transferts de charges	121 743	120 128	1,3 %
• Subventions d'exploitation	1 726	133	1 200,7 %
• Autres produits	42 939	37 539	14,4 %
Produits en atténuation des charges d'amortissements	116 359	108 611	7,1 %
• Reprise sur provisions spéciales de réévaluation	9 736	9 654	0,8 %
• Quote-part des subventions d'investissement virée au compte de résultat de l'exercice	106 624	98 957	7,7 %
CHARGES D'EXPLOITATION	4 356 933	4 196 795	3,8 %
Consommations en provenance de tiers	923 261	867 641	6,4 %
• Énergie	216 401	209 845	3,1 %
- Énergie électrique	96 510	98 438	-2,0 %
- Carburants	104 518	98 081	6,6 %
- Chauffage	15 373	13 327	15,4 %
• Frais relatifs aux lignes affrétées	26 480	26 126	1,4 %
• Charges de circulation SNCF	19 393	19 035	1,9 %
• Matières et autres charges externes	660 988	612 635	7,9 %
- Matières et fournitures diverses	186 827	179 801	3,9 %
- Autres charges externes	474 161	432 835	9,5 %
Impôts, taxes et versements assimilés	208 964	171 634	21,7 %
Charges de personnel	2 446 644	2 389 494	2,4 %
• Salaires et traitements	1 711 386	1 677 206	2,0 %
• Charges sociales	715 444	699 796	2,2 %
• Résultat des régimes spéciaux	19 815	12 492	58,6 %
Dotations aux amortissements et aux provisions	744 526	732 269	1,7 %
• Sur immobilisations - dotations aux amortissements	674 912	630 671	7,0 %
• Sur immobilisations - dotations aux provisions	1 915		100,0 %
• Sur actif circulant - dotations aux provisions	4 898	7 985	-38,7 %
• Pour risques et charges - dotations aux provisions	62 802	93 613	-32,9 %
Autres charges	33 537	35 757	-6,2 %
RÉSULTAT D'EXPLOITATION (I)	550 339	521 676	5,5 %

COMPTE DE RÉSULTAT (en k€)	31/12/12	31/12/11	VAR. %
PRODUITS FINANCIERS	114 777	101 703	12,9 %
• De participation	3 843	2 286	68,1 %
• D'autres valeurs mobilières et créances de l'actif immobilisé	86	180	-52,1 %
• Autres intérêts et produits assimilés	107 521	93 276	15,3 %
• Reprises sur provisions et transferts de charges	320	383	-16,6 %
• Différences positives de change	605	335	80,6 %
• Produits nets sur cessions de valeurs mobilières de placement	2 402	5 243	-54,2 %
CHARGES FINANCIÈRES	346 138	323 871	6,9 %
• Intérêts et charges assimilées	339 770	317 940	6,9 %
• Dotations aux amortissements et aux provisions	5 780	5 599	3,2 %
• Différences négatives de changes	588	332	77,3 %
• Charges nettes sur cessions de valeurs mobilières de placement			-
RÉSULTAT FINANCIER (II)	-231 361	-222 168	4,1 %
RÉSULTAT COURANT (I + II)	318 978	299 507	6,5 %
PRODUITS EXCEPTIONNELS	114 287	223 809	-48,9 %
• Sur opérations de gestion	15 333	2 341	555,0 %
• Sur opérations en capital	93 244	212 930	-56,2 %
• Produits <i>lease</i>	1 719	2 066	-16,8 %
• Autres produits exceptionnels	1 270	4 400	-71,1 %
• Reprises sur provisions et transferts de charges	2 720	2 072	31,3 %
CHARGES EXCEPTIONNELLES	104 947	186 712	-43,8 %
• Sur opérations de gestion	4 983	1 748	185,1 %
• Autres charges exceptionnelles	97 859	183 112	-46,6 %
• Dotations aux amortissements et aux provisions	2 105	1 852	13,6 %
RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	9 340	37 096	-74,8 %
Participation des salariés aux résultats	42 783	41 940	2,0 %
Impôts sur les bénéfices			
TOTAL PRODUITS	5 136 336	5 043 983	
TOTAL CHARGES	4 850 801	4 749 319	
RÉSULTAT	285 534	294 663	-3,1 %

ANNEXE AUX COMPTES SOCIAUX

Arrêté au 31 décembre 2012

Les états financiers sont présentés en milliers d'euros sauf exceptions mentionnées.

Les comptes au 31 décembre 2012 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 29 mars 2013.

1 • FAITS CARACTÉRISTIQUES DE LA PÉRIODE

1.1 Cadre réglementaire et signature du contrat Stif

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

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

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

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

Ainsi la loi :

- Reconnait 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 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.

À compter du 1^{er} janvier 2010, les conséquences de cette loi sur le régime de propriété des biens sont les suivantes :

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

Type de biens	Gestionnaire d'infrastructure		Opérateur de transport	
	Biens propres	Biens de retour	Biens de reprise	Biens propres
Nature des biens	Biens relatifs à l'infrastructure	Matériels roulants et matériels d'entretien du matériel roulant	Biens nécessaires à l'exploitation : - les centres bus, - certains équipements, ...	Biens affectés aux activités administratives, sociales ou de formation.
Régime de propriété	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.	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. 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. Le Stif a la possibilité 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.

Type de biens	Gestionnaire d'infrastructure		Opérateur de transport	
	Biens propres	Biens de retour	Biens de reprise	Biens propres
Modalités de rémunération du transfert de propriété au 1^{er} janvier 2010	Transfert à titre gratuit	Transfert à titre gratuit	Les parties conviennent par accord (21/09/12) que l'indemnisation due par la RATP au Stif au 1 ^{er} janvier 2010 est strictement égale à l'indemnité due le 31 décembre 2024 par le Stif, pour mettre en œuvre le droit de reprise qu'il entendra, le cas échéant, exercer sur lesdits biens de reprise (cf. Note 1.2).	Transfert avec indemnisation du Stif
Modalités de rémunération à la fin des droits d'exploitation	Non applicable	L'article 14 du décret n° 2011-320 prévoit le rachat des biens à la valeur nette comptable, nette de toute subvention.	L'accord entre la RATP et le Stif prévoit soit une reprise des biens à une valeur nulle (biens appartenant auparavant au Stif), soit une reprise à la valeur nette comptable nette de subventions.	Non applicable

À la suite du décret, l'environnement réglementaire et contractuel a été précisé :

- Par arrêtés ministériels publiés le 7 novembre 2011, le 13 décembre 2011 et le 5 janvier 2012, les listes de biens par catégorie devant faire l'objet d'un transfert de propriété ont été approuvées ;
- Le contrat pluriannuel 2012-2015 fixant les relations contractuelles entre le Stif et la RATP qui a été signé le 16 mars 2012. Il précise notamment les rémunérations des deux activités : Gestionnaire d'infrastructure et Opérateur de transport ;
- L'accord d'indemnisation conclu entre la RATP et le Stif le 21 septembre 2012 a précisé le montant et les modalités de versement des indemnités au titre des biens de reprise transférés au 1^{er} janvier 2010 et à l'issue des droits d'exploitation (cf. ci-dessous) ;
- Suite à la mise en œuvre d'une procédure d'arbitrage demandée conjointement par la RATP et le Stif, le montant des indemnités pour les biens propres a été fixé à 200 M€ dans le cadre d'un arrêté interministériel publié le 16 février 2013.

1.2 Accord d'indemnisation avec le Stif

Un accord a été conclu entre la RATP et le Stif le 21 septembre 2012, pour les biens de reprise appartenant au Stif et transférés à la RATP depuis le 1^{er} janvier 2010. Les parties ont convenu que l'indemnité due par la RATP au 1^{er} janvier 2010 est strictement égale à l'indemnité due le 31 décembre 2024 par le Stif en cas d'option de reprise, et que cette indemnité est nulle en 2010 comme au 31 décembre 2024.

Dans le cadre de l'accord conclu avec le Stif, la RATP a modifié les plans d'amortissements des centres bus qui appartenaient au Stif au 1^{er} janvier 2010 afin que leur valeur nette comptable soit nulle au 31 décembre 2024. Cet accord a un impact de -915 k€ sur les trois derniers mois de l'exercice 2012.

1.3 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.

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

Concernant la taxe sur les salaires et la TVA, la RATP considère que, quelle que soit l'issue de ce dossier, les conséquences de cette position seront neutres sur le résultat 2012, compte tenu du cadre contractuel avec le Stif.

2 • PRINCIPES, RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

Le plan comptable particulier de la RATP a été approuvé par arrêté interministériel en date du 21 mars 1985, sur avis de conformité donné par le Conseil National de la Comptabilité. Ce plan est établi conformément aux règles, principes et modalités du système de base du Plan Comptable Général.

Il comprend, en outre, des développements et des aménagements qui répondent aux besoins spécifiques d'information de gestion de la RATP et aux particularités de sa structure juridique et de son régime financier.

2.1 Principes généraux relatifs au bilan

Le détail de l'actif immobilisé et des amortissements est présenté dans les Notes 5.1 et 5.2.

2.1.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

- Les frais de recherche et développement, afférents à des projets nettement individualisés, ayant de sérieuses chances de réussite technique et de rentabilité commerciale, sont inscrits à l'actif du bilan lorsqu'ils remplissent les critères énoncés par la réglementation comptable. Leur durée d'amortissement dépend de la durée d'utilisation du bien auquel ils se rapportent. Tous les autres frais de recherche et de développement sont pris en charges d'exploitation ;

- Les systèmes d'informations acquis ou créés par l'entreprise sont inscrits au bilan. Ils sont décomposés entre :
 - Leur coût de développement et de paramétrage amortis sur une durée de 5 à 10 ans en fonction de la durée d'utilisation du système ;
 - Les logiciels et le matériel acquis pour la mise en service du système sont amortis sur une durée de 3 ans.

2.1.2 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

2.1.2.1 Traitement comptable

En liaison avec le règlement européen OSP du 23 octobre 2007 (entré en vigueur le 3 décembre 2009), la loi ORTF modifie à compter du 1^{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 a transféré à la RATP la propriété juridique 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 ;
- 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 droits d'exploitation de services. Le décret d'application n° 2011-320 prévoit – sauf mention différente dans la convention pluriannuelle entre la RATP et le Stif – que le Stif effectue le rachat des biens à leur valeur nette comptable, nette de toute subvention, au terme de la durée des droits d'exploitation de la RATP ;
- Les autres biens nécessaires à l'exploitation (biens de reprise), autres que ceux mentionnés aux deux paragraphes précédents, sont apportés en pleine propriété à la RATP au 1^{er} janvier 2010 ; à l'expiration des droits d'exploitation de lignes, le Stif dispose néanmoins d'un droit de reprise de ces biens. Un accord entre le Stif et la RATP fixant le montant de l'indemnité due au titre des transferts de propriété des biens de reprise est intervenu le 21 septembre 2012 (cf. faits caractéristiques de la période) ;
- 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 d'un montant de 200 M€ (cf. Note 7 Événements postérieurs à la clôture).

Les immobilisations de la RATP ainsi que les biens de retour mis à disposition par le Stif sont inscrits au bilan à leur coût historique (coût d'acquisition ou coût de production) à l'exception des immobilisations en service au 31 décembre 1976 qui ont fait l'objet d'une réévaluation dans les conditions définies par l'article 61 de la loi de finances pour 1977.

Conformément à la méthode de comptabilisation des actifs par composants, toutes les immobilisations ont été décomposées afin d'appliquer des durées d'utilité propre à chacun des composants en fonction de leur fréquence de renouvellement ou des opérations de rénovation. Au 1^{er} janvier 2005, la RATP a appliqué la méthode de reconstitution du coût historique amorti.

Certains actifs ont bénéficié de subventions d'investissements.

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

Les amortissements pour dépréciation sont calculés suivant la méthode linéaire, en fonction des durées d'utilisation définies par les techniciens de la RATP. Les durées d'utilité des immobilisations corporelles sont revues annuellement en cas d'évolution significative.

Voici pour nos biens les plus représentatifs et leurs composants les durées d'amortissement pratiquées :

Bâtiments	Durées d'utilisation
Gros œuvre des bâtiments	70 à 100 ans
Second œuvre et aménagements des bâtiments	6 à 30 ans

Infrastructures ferroviaires	Durées d'utilisation
Gros œuvre des tunnels, points d'arrêts, accès	35 à 140 ans
Aménagements des points d'arrêts et accès	15 à 40 ans
Voies	10 à 50 ans
Alimentation courant de traction métro	5 à 50 ans
Caténaires RER- tramway	15 à 50 ans

Signalisation des voies et système d'aide à la conduite des trains	Durées d'utilisation
Système d'automatisation de l'exploitation des trains (SAET)	5 à 35 ans
Pilotage automatique	15 à 30 ans
Signalisations des voies	10 à 40 ans

Matériels roulants	Durées d'utilisation
Matériels roulants ferrés	20 à 40 ans
Matériels roulants bus	4 à 10 ans
Véhicules de tourisme	5 ans

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

2.1.2.2 Tests de dépréciation d'actifs

Les règles comptables prévoient également la mise en œuvre d'une démarche pour identifier s'il existe un indice quelconque montrant qu'un actif ait pu perdre notablement de sa valeur. Lorsqu'il existe un indice de perte de valeur, un test de dépréciation est effectué : la valeur nette comp-

table de l'actif immobilisé est comparée à sa valeur actuelle, celle-ci étant définie comme la plus élevée de la valeur vénale ou de la valeur d'usage.

Compte tenu de la date d'effet du premier contrat quadriennal avec le Stif intervenu depuis l'entrée en vigueur du nouveau cadre légal défini par la loi ORTF et complété par les arrêtés ministériels et décrets rappelés en Note 1.1, la RATP a été en mesure de procéder à un test de dépréciation sur les actifs du GI et de l'OT au 1^{er} janvier 2012.

Comme indiqué ci avant (§1 faits caractéristiques de la période) 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.

Le test a été réalisé sur les UGT de l'Epic RATP au 01/01/2012 dans le cadre de la prise d'effet du contrat Stif 2012/2015 et dans le cadre de la loi ORTF ayant conduit à distinguer deux UGT correspondant aux activités définies par cette loi.

Ces tests prennent en compte deux hypothèses complémentaires au regard du contrat Stif-RATP en vigueur, consistant :

- Au niveau de l'UGT Opérateur de transport à inclure des dispositions spécifiques aux accords concessifs telles que les amortissements de caducité sur le matériel roulant à partir de 2016, dans des conditions de droit commun et impliquant leur intégration dans les charges contractuelles des conventions Stif-RATP ;
- Au niveau de l'UGT Gestionnaire d'infrastructure à prévoir à la même date l'affectation d'un complément de rémunération spécifique par le Stif destiné à couvrir des charges additionnelles tout en consentant à une contrepartie sur l'OT.

La valeur nette comptable des actifs testés dans chaque UGT comprend notamment :

- Les actifs immobilisés (corporels et incorporels amortissables) nets de subventions ;
- Le Besoin en Fonds de Roulement.

Hypothèses utilisées pour la détermination des valeurs recouvrables

Hypothèses communes aux UGT GI et OT

La valeur d'utilité des actifs a été déterminée sur la base des principales hypothèses suivantes :

- 1- La répartition des actifs entre le Gestionnaire de l'infrastructure et l'Opérateur de transport a été réalisée en fonction des dispositions législatives et réglementaires applicables à la RATP.
- 2- Les flux de trésorerie futurs nets d'IS sont projetés à partir des données ci-après :
 - 2012-2015 : sur la base des dispositions financières du contrat Stif ;
 - Au-delà du contrat Stif en cours, en prenant en compte au GI un complément de rémunération spécifique par le Stif destiné à couvrir des charges additionnelles tout en consentant à une contrepartie sur l'OT ;
 - 2016-2020 : sur la base des objectifs à moyen terme définis dans le plan d'entreprise Vision 2020 approuvé par le conseil d'administration le 13 novembre 2012 ;
 - Au-delà de 2020 : les données et les flux (y compris normatifs) ont été déterminés selon les dispositions normatives en retenant une estimation

des valeurs terminales des actifs testés en conformité avec les textes en vigueur.

3- Les valeurs terminales ont été calculées à partir d'un flux normatif déterminé à l'issue de la période explicite du plan et projeté à l'infini sur la base d'un taux de croissance correspondant à l'inflation estimée, soit 2 %. Concernant l'OT, différentes valeurs terminales ont été déterminées à chaque échéance de fin de droits d'exploitation.

Hypothèse spécifique à l'UGT GI

Le taux d'actualisation (coût moyen pondéré du capital) de l'UGT GI retenu est de 4,8 %. Il a été déterminé par référence aux taux moyens observés sur un panel d'entreprises cotées et exerçant des activités comparables à celles de la RATP.

Hypothèses spécifiques à l'UGT OT

1- Pour la détermination des flux de trésorerie de l'OT au-delà de 2020, des hypothèses d'investissement spécifiques au matériel roulant ont été prises en compte jusqu'à la reprise de ces biens de retour par le Stif.

2- Le Groupe a intégré dans les hypothèses retenues des dispositions spécifiques aux accords concessifs telles que les amortissements de caducité sur le matériel roulant à partir de 2016, dans des conditions de droit commun et impliquant leur intégration dans les charges contractuelles des conventions Stif-RATP.

3- Le taux d'actualisation (coût moyen pondéré du capital) de l'UGT OT a été déterminé par référence aux taux moyens observés sur un panel d'entreprises cotées et exerçant des activités comparables à celles de la RATP. Un taux d'actualisation spécifique a été retenu concernant le matériel roulant de l'OT (biens de retour) compte tenu des modalités de rémunération de ces biens, soit 4,3 %. Pour les autres biens de l'OT (biens de reprise et biens propres), le taux utilisé de 6,4 % est celui résultant du panel.

4- Enfin, concernant l'UGT OT, les conséquences de l'arrêté du 12 février 2013, paru au JO du 16 février 2013, relatif au montant et aux modalités de versement de l'indemnité due au Syndicat des transports d'Île-de-France par la RATP au titre des transferts de propriété des biens propres ont été prises en compte puisque conduisant à augmenter de 200 millions d'euros la valeur des actifs à tester sans que pour autant la rémunération perçue par la RATP au titre de ses activités et de l'usage de ses actifs ne soit modifiée.

Les tests réalisés pour les UGT Gestionnaire d'infrastructure et Opérateur de transport n'ont pas mis en évidence de perte de valeur.

Sensibilité des valeurs recouvrables

Bien que non prévu par les textes comptables régissant les comptes sociaux et qu'aucune dépréciation n'ait été constatée, des tests de sensibilités ont été mis en œuvre à l'examen de cette première application des tests de dépréciation d'actifs à l'Epic RATP afin de conforter les résultats dans le cadre des tests de dépréciation effectués :

- Une variation du taux d'actualisation de 0,39 % pour l'UGT GI et de 0,22 % pour l'UGT OT qui conduirait à égaliser pour chacune de ces UGT la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT ;
- Une variation du taux de croissance de 0,25 % par an au titre de l'UGT GI et de 0,15 % par an au titre de l'UGT OT ;
- Une variation en pourcentage des flux normatifs pouvant découler d'une évolution des *cash flows* générés par l'exploitation de l'activité ou d'une évolution du montant des investissements nécessaires à l'exercice de l'activité, à hauteur de 11 % pour l'activité GI et de 6 % pour l'activité OT ;

- Les conséquences financières sur l'activité Opérateur de transport de pertes de marché éventuelles au terme des droits d'exploitation fixés par la loi pour le réseau bus.

Il ressort des différentes hypothèses mentionnées ci-dessus, testées dans le cadre de la sensibilité des valeurs recouvrables des deux UGT citées qu'aucune d'elle prise individuellement ne conduirait à envisager de déprécier les actifs testés.

La société ne pratiquera pas de nouveau test sur l'une ou l'autre des UGT tant qu'il n'y aura de mise en évidence des indices de perte de valeur sur l'UGT en cause.

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 5.21 a).

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'arrêté 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 216,9 M€ (cf. Note 5.8).

La loi du 21 mars 1948 a créé la RATP sans lui attribuer de capital. Toutefois, en 1986, les pouvoirs publics lui ont accordé une dotation en capital de 283,3 M€. Cette dotation a été augmentée en juillet 2010 dans le cadre du plan de relance national annoncé début 2009 (150 M€).

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'arrêté des comptes, lorsque l'application du cours de conversion a pour effet de modifier les montants en euros précédemment comptabilisés, les différences de conversion sont inscrites au passif du bilan lorsque la différence correspond à un gain latent, et à l'actif du bilan lorsque la différence correspond à une perte latente. Les pertes latentes entraînent la constitution d'une provision pour risques de change.

Instruments financiers dérivés

La RATP gère les risques de marchés liés aux variations de taux d'intérêts, de change 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

Ces produits du transport comprennent trois composantes :

- Les recettes directes venant des usagers ;
- Les contributions du Stif :
 - Une contribution d'exploitation « C1 » relative à l'exploitation et aux obligations de service public. Cette contribution se décompose en trois parties : une contribution forfaitaire couvrant les charges liées à l'exploitation non couvertes par les recettes voyageurs ; une contribution couvrant à l'euro/l'euro les impôts et taxes ; et une contribution couvrant l'écart entre l'indexation des recettes directes prévisionnelles selon les modalités prévues pour la contribution forfaitaire et selon les décisions tarifaires du Stif ;
 - Une contribution « C2 » liée au financement des investissements (amortissements et frais financiers) ;
 - Un bonus ou malus relatif aux indicateurs de qualité du service ;
 - Un mécanisme d'intéressement avec partage des risques et des gains entre la RATP et le Stif fondé sur les recettes directes réalisées par comparaison avec l'objectif prévu au contrat.

Ces produits du transport sont prévus par la convention pluriannuelle 2012-2015.

Les contributions sont revalorisées chaque année en fonction d'indices. Par ailleurs, la RATP peut être redevable de pénalités notamment en cas de non réalisation de l'offre kilométrique du service de référence.

Ces recettes font partie du chiffre d'affaires de la RATP.

2.2.2 PRODUITS EN ATTÉNUATION DE CHARGES D'AMORTISSEMENT

Il s'agit des reprises sur subventions d'investissement et sur provisions spéciales de réévaluation.

2.2.3 CHARGES DE PERSONNEL

À partir de 1999, la RATP a mis en place une organisation comptable permettant de séparer ce qui relève de son activité « transporteur » de ce qui relève de son activité « assureur ».

Cette organisation est fondée sur :

- L'établissement, au sein de l'activité « assureur », de comptes de résultats par risques couverts (maladie, accident du travail, chômage, famille), d'une part ;
- La mise en place de taux de cotisations sociales patronales, comparables dans leur fonctionnalité et leur niveau à ceux des régimes sociaux de droit commun, d'autre part.

Cet ensemble constitue le Traitement comptable de la protection sociale (TCPS).

Présentation des charges de personnel dans les comptes sociaux d'entreprise

Afin d'améliorer la lisibilité et la comparaison du compte de résultat de la RATP avec ceux des autres entreprises de transport, les charges de personnel liées à l'activité de transporteur sont exprimées à l'instar d'une entreprise de droit commun, par les deux lignes : « Salaires et traitements » et « Charges sociales », tandis que l'activité de prestataire social est résumée au travers de la seule ligne « Résultat de financement des régimes sociaux ».

L'activité d'assureur social de la RATP est illustrée plus en détail dans un tableau figurant en Note 5.11, lequel présente à l'instar des organismes de sécurité sociale proprement dits :

- L'origine et le montant des ressources : en particulier, les cotisations patronales ;
- Le montant des prestations versées aux ressortissants ;
- Les relations de compensations avec les autres régimes de Sécurité sociale ;
- Les frais de gestion.

Suite à la création de la caisse de retraite, la gestion des retraites ne fait plus partie depuis l'exercice 2006 de l'activité assureur social.

Principales caractéristiques des comptes de la protection sociale

Cotisations patronales

Les ressources des comptes de la protection sociale comprennent principalement les cotisations patronales inscrites sur la ligne « Charges sociales » du compte de résultat de la RATP. S'agissant du risque maladie, suite à la mise en place de la CSG, la caisse maladie de la RATP se voit reverser chaque année une quote-part des ressources de CSG collectée par l'URSSAF ; le montant de ce versement est fixé par arrêté publié au JO.

Prestations

Les prestations comprennent :

- D'une part, des prestations en nature : frais médicaux et hospitaliers, remboursements d'analyses et pharmaceutiques, soins effectués 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.

2.2.4 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

Les comptes de l'Epic RATP sont intégrés dans les comptes consolidés du groupe RATP.

3.9 Groupement d'intérêts économiques (cf. Note 5.19)

3.10 Engagements hors bilan (cf. Note 5.20)

3.11 Amiante

Le programme d'éradication de l'amiante friable imposé par le décret 96-97 du 7 février 1996, est réalisé en quasi-totalité. Seules quelques opérations présentant, en terme d'enjeu financier, un caractère non significatif restent à réaliser.

Concernant l'amiante non friable (amiante cachée ou matériaux contenant de l'amiante), son retrait est réalisé au fil de l'eau à la faveur d'opérations de maintenance ou de travaux touchant les installations. Compte tenu de l'absence de connaissances précises des installations ou équipements contenant de l'amiante non friable et, de ce fait, de la difficulté à prévoir les moyens à mettre en œuvre pour en organiser le retrait, il n'est pas possible aujourd'hui de définir une programmation à plus de 6 mois pour ce type d'intervention. En conséquence, aucune provision comptable n'a été enregistrée dans les comptes 2012. En 2012, les dépenses engagées à ce titre s'élèvent à 6,6 M€.

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

Par ailleurs, une étude interne a été menée afin de recenser les cas de maladies professionnelles liées à l'amiante et d'évaluer leurs conséquences financières pour l'entreprise. Une provision couvre l'intégralité du risque lié aux cas déclarés ou ayant fait l'objet d'actions contentieuses. Bien qu'il ne soit pas possible de préjuger de l'impact financier des actions futures, la RATP considère que la provision inscrite au bilan au 31 décembre 2012 pour 1 M€ est suffisante et correspond à sa meilleure estimation du risque financier encouru par l'entreprise à ce titre.

3.12 Opérations de *lease* et de crédit-bail

L'impact détaillé de ces opérations sur les états financiers de l'exercice est précisé dans la Note 5.21 a.

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 2012, 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 2012 à 337 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 2012 à 55 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 2012 à 153 M€, la RATP supporte le risque de contrepartie et doit mettre en place des lettres de crédit sur le risque RATP au profit des investisseurs américains si le *rating* de ces dépôts passe en dessous d'un certain seuil. Les lettres de crédit actuellement en vie représentent un encours maximum de 124 M€ et au 31 décembre 2012, l'encours est de 112 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 dans le cadre du contrat Stif 2012-2015

Le Stif et la RATP ont mis en place un financement par crédit bail des matériels roulants des lignes tramways T3E, T5, T6, T7 et T8. Dans cette opération, il est prévu que la RATP soit le crédit preneur, le Stif rembourse les loyers correspondants. Pendant la phase de construction, la RATP paye le fournisseur. Lors de la livraison des tramways, la RATP cède les rames à la banque. Le contrat de crédit-bail est ensuite mis en place. Le contrat de crédit bail se termine en 2029.

La Note 5.21 b 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. Ces rentes ont pour objet d'indemniser les séquelles définitives physiques ou psychologiques ainsi que leur incidence professionnelle

dans le déroulement de la carrière de l'assuré. Seules les rentes versées aux actifs relèvent des avantages à long terme faisant l'objet d'une provision : 17,8 M€ ;

- Engagements relatifs aux médailles du travail : 16,6 M€ ;
- Engagements relatifs à la cessation progressive d'activité : 7,9 M€ ;
- Engagements relatifs à l'assurance chômage : 9,9 M€ ;
- Engagements relatifs aux congés maladie longue durée : 5 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.).

En 2011, après étude interne il apparaît que la durée moyenne des engagements est proche de 15 ans. Ainsi pour la clôture 2012 a été retenu sur la base des références *Bloomberg*, un taux *Bloomberg* 15 ans qui s'établit à 3 % contre une référence *Bloomberg* 10 ans auparavant.

La durée moyenne des engagements à long terme a été estimée à 15 ans pour la clôture 2012 contre 10 ans pour la clôture 2011. Ce changement d'hypothèse a pour effet de limiter la hausse des engagement long terme à 2 M€ au 31 décembre 2012.

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/2012	31/12/2011
Taux d'actualisation	3 %	3,5 %
Taux d'inflation	2 %	2 %
Profil de carrière inflation comprise	3,6 %	3,6 %
Table de mortalité	TGH05/TGF05	TGH05/TGF05
Taux de turnover	0 %	0 %

L'âge de départ à la retraite est celui auquel les salariés sortent des effectifs en activité pour liquider leur retraite. Il s'agit, par exemple, de l'âge auquel l'indemnité de départ à la retraite est versée. Les hypothèses d'âges de départ à la retraite sont définies individu par individu. Elles tiennent compte de l'âge d'ouverture des droits, de la réforme du régime spécial de retraite des agents de la RATP et de l'âge de départ moyen par grade calculé sur la base des départs constatés sur les 12 derniers mois. L'hypothèse individuelle correspond donc ainsi au maximum entre la date d'ouverture des droits et l'âge de départ moyen par grade calculé sur la base des départs constatés sur les 12 derniers mois sur lequel est appliqué un décalage progressif à compter de 2017 (par millésime).

4 • INFORMATION SUR LE DEGRÉ D'EXPOSITION AUX RISQUES DU MARCHÉ

4.1 Préambule

Toutes les opérations réalisées par la RATP consistent en la mise en place d'instruments de protection contre le risque de taux et sont adossées soit à la dette, soit au portefeuille de placements.

En conséquence et conformément aux recommandations comptables, la RATP a opté pour la seule comptabilisation des intérêts courus sur produits dérivés.

4.2 Exposition au risque de taux

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

ENGAGEMENTS DE SWAPS AU 31/12/2012 :

Engagements dérivés par maturité en M€

	31/12/12	31/12/11
Engagements de swaps euro adossés à la dette long terme		
Maturité < 1 an		
Maturité (1 an -5 ans)	0	48
Maturité > 5 ans	200	50
Engagements de cross currency swaps adossés à la dette long terme		
Maturité < 1 an		
Maturité (1 an -5 ans)	651	373
Maturité > 5 ans	297	575
Engagements de swaps adossés à la dette court terme		
Swap OIS Maturité < 1 an	0	109
FRA Maturité < 1 an	0	0
Total des engagements de swaps en M€	1 147	1 155

Engagements dérivés par type d'adossement en M€

	31/12/12	31/12/11
A- Swap adossés à la dette long terme		
1- Swap de variabilisation (hors currency swap)		
Swaps (contre taux court)	0	50
Swaps (contre taux longs)	0	98
2- Swap de fixation (hors currency swap)		
Swaps (contre taux court)	66	66
Swaps (contre taux long)	200	
3- Autres		
Basis swaps		
FRA		
Cross currency swaps	947	947
B- Swap adossés à la dette court terme		
Swaps Eonia	0	109
Total des engagements de swaps en M€	1 213	1 270

Les tableaux ci-dessus ne prennent pas en compte le montant notionnel des *Assets swaps* adossés à l'opération de *leasehold* 1999 sur laquelle il n'y a aucun risque de taux.

Rappel de la décomposition de la dette obligataire et billet de trésorerie au 31/12/12 (en M€), hors PEE :

Avant prise en compte des instruments dérivés		Après prise en compte des instruments dérivés	
Dette obligataire	4 678	Dette obligataire	4 678
À taux fixe	4 678	À taux fixe	4 678
À taux variable		À taux variable	0
Dette courte (BT)	805	Dette courte (BT)	805
À taux fixe	805	À taux fixe	805
À taux variable		À taux variable	0

L'ensemble des opérations de couverture à fin décembre 2012 s'est traduit par un résultat financier de -2,0 M€ décomposé comme suit : 0,6 M€ imputables aux opérations en cours (portage) et -2,6 M€ d'étalement comptable de soultes et de primes.

Sensibilité de la dette à taux variable à la date du 31/12/2012 :

Pas de sensibilité à court terme :

L'encours de billet de trésorerie s'élève, hors Plan d'épargne entreprise, à 805 M€. Il est placé en OPCVM monétaires, en titres de créances négociables ou en dépôt de garantie.

Valorisation du portefeuille des instruments financiers dérivés :

La valeur de marché des instruments financiers dérivés correspond aux montants qui auraient été payés (-) ou reçus (+), pour résilier ces engagements. Les valeurs de marché des produits dérivés ont été déterminées en obtenant une cotation auprès des établissements financiers contreparties de la RATP.

Produits	Valeur de marché au 31/12/12 (M€)
Swap (hors currency swaps)	-18,7
Cross currency swap	320,6
Total	302,9

NB : La valorisation de la partie change des *cross currency swaps* se neutralise avec la valorisation de la partie change de la souche obligataire correspondante. La RATP n'est pas exposée au risque de change.

Ces instruments ne sont pas comptabilisés au bilan.

4.3 Exposition au risque de change

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

Le tableau ci-dessous donne les instruments dérivés de change en position au 31 décembre 2012 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	Devise
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 2012, aucune couverture n'a été mise en place.

5 • NOTES D'INFORMATION RELATIVES AU BILAN ET AU COMPTE DE RÉSULTAT EPIC

Note 5.1	Tableau des immobilisations	Note 5.13 c	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 5.16 a	Effectif moyen employé pendant l'exercice
Note 5.5	Tableau des charges et produits constatés d'avance	Note 5.16 b	Droit individuel de formation
Note 5.6	Tableau des frais d'émission d'emprunts	Note 5.17 a	Rémunérations allouées aux membres des organes d'administration et de direction
Note 5.7	Analyse des capitaux propres	Note 5.17 b	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 5.21 a	Opérations de locations / sous-locations de trains (« leasehold »)
Note 5.12	Analyse du résultat exceptionnel	Note 5.21 b	Opérations de crédit bail
Note 5.13 a	État des échéances des créances à la clôture de l'exercice		
Note 5.13 b	État des échéances des dettes à la clôture de l'exercice		

Note 5.1 - Tableau des immobilisations au 31 décembre 2012

	A	B	C	D	E
Situation et mouvements	Valeur brute au 31/12/11	Augmentations	Virements de poste à poste	Diminutions	Valeur brute à la clôture de l'exercice (*)
Immobilisations incorporelles :					
• Frais de recherche et développement	188 851	0	16 000	0	204 851
• Droit au bail	2 626	0	0	0	2 626
• Autres					
- Logiciels en service	358 747	0	28 582	-73	387 257
- Logiciels en-cours	35 684	18 343	-24 554	0	29 472
TOTAL	585 908	18 343	20 028	-73	624 206
Immobilisations corporelles :					
• Terrains	393 157	0	15 129	-1 088	407 197
• Constructions (****)	8 749 037	200 000	468 677	-5 339	9 412 376
• Constructions sur sol d'autrui	95 206	0	67	0	95 272
• Installations techniques, matériel et outillage industriels	4 752 621	1 490	186 482	-39 575	4 901 017
• Matériel de transport	5 239 789	10 833	999 222	-238 541	6 011 304
• Autres	191 503	0	6 527	-1 033	196 997
• Immobilisations corporelles en cours	2 722 309	1 486 654	-1 696 132	0	2 512 831
TOTAL	22 143 622	1 698 977	-20 028	-285 576	23 536 994
Immobilisations financières :					
- Participations	401 025	27 000	0	0	428 025
- Créances rattachées à des participations	0	0	0	0	0
- Autres titres immobilisés	880	340			1 220
- Prêts (**)	84 065	1 055	0	-6 756	78 364
- Autres (dépôts et cautions)(***)	597 626	74 111	0	-70 130	601 607
TOTAL	1 083 596	102 506	0	-76 886	1 109 215
ENSEMBLE	23 813 125	1 819 826	0	-362 535	25 270 415

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

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

-869	Prêts au personnel (dont intérêts courus -181 k€)
-4 832	Autres prêts
-5 701	

(***) Dont mise en place de dépôt suite aux clôtures de *leasehold* pour 506 100 k€ (y compris intérêts courus sur les dépôts classés en prêts hors écart de conversion associé).
Les principales mises en service concernent l'acquisition de matériels roulants pour 1 009 M€ et l'extension des lignes Tramway T1,T2,T3E et T5 pour 204 M€.

(****) En application du dernier alinéa de l'article 12 du décret du 23 mars 2011, le montant de l'indemnité due au Stif par la RATP au titre du transfert de propriété des biens propres de deux cents millions d'euros a été comptabilisé dans les comptes arrêtés au 31 décembre 2012.

Note 5.2 - Tableau des amortissements au 31 décembre 2012

Situation et mouvements	A Amortissements cumulés au début de l'exercice	B Augmentations dotations de l'exercice	C Diminutions d'amortissements de l'exercice	D Amortissements cumulés à la fin de l'exercice (*)
Immobilisations incorporelles :				
• Frais de recherche et développement	18 489	6 610	0	25 099
• Droit au bail	1 220	77	0	1 297
• Autres	250 372	32 212	-48	282 536
Total	270 081	38 899	-48	308 932
Immobilisations corporelles :				
• Terrains	0	837	0	837
• Constructions (**)	3 685 231	178 332	-3 700	3 859 863
• Constructions sur sol d'autrui	83 872	1 113	0	84 985
• Installations techniques, matériel et outillage industriels	3 222 680	223 476	-38 391	3 407 765
• Matériel de transport	3 225 506	221 610	-154 719	3 292 397
• Autres	149 025	11 517	-995	159 547
Total	10 366 314	636 885	-197 805	10 805 394
• Frais émission des emprunts	6 401	1 539	0	7 940
Total	6 401	1 539	0	7 940
Primes de remboursement des obligations	9 773	2 482	0	12 255
Ensemble	10 652 569	679 805	-197 853	11 134 521

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

(**) hors dépréciation du poste pour 1 915 k€.

Part des biens affectée à la fonction assureur social

	Biens affectés à la fonction assureur
Logiciels (autres immos incorporelles)	1 784
Constructions	1
Constructions sur sol d'autrui	0
Matériel et outillage industriels	515
Matériel de transport	0
Autres	111
	2 411

Note 5.3 - Tableau des provisions au 31 décembre 2012

Situations et mouvements	A Provisions au début de l'exercice	B Autres reclassements	C Augmentations : dotations de l'exercice	D Diminutions : reprises de l'exercice		E Provisions à la fin de l'exercice (A + B + C - D = E)
				pour utilisation	ajustement	
Provisions réglementées (provision spéciale de réévaluation)	411 303	0	0	9 050	67	402 186
TOTAL 1	411 303	0	0	9 050	67	402 186
Provisions pour risques et charges						
• Provisions pour risques						
- Provisions pour litiges (1)	30 664	0	14 065	7 865	7 127	29 736
- Provisions pour accidents de droit commun	57 428	0	24 350	12 028	12 506	57 245
- Provisions pour risques d'exploitation ou financiers	5 361	0	3 154	1 196	0	7 320
- Autres provisions pour risques exceptionnels	1 607	0	2 105	2 559	94	1 058
	95 060	0	43 674	23 647	19 727	95 359
• Provisions pour charges						
- Autres provisions pour charges (2)	149 618	2 767	21 233	26 992	6 698	139 929
	149 618	2 767	21 233	26 992	6 698	139 929
TOTAL 2	244 678	2 767	64 907	50 639	26 425	235 288
Provisions pour dépréciations						
• Immobilisations corporelles	0	0	1 915	0	0	1 915
• Immobilisations financières	29 413	0	3 298	0	320	32 392
• Stocks	40 542	0	2 415	2 663	86	40 207
• Créances clients et comptes rattachés	3 951	0	1 417	1 891	62	3 416
• Valeurs mobilières de placement	0	0	0	0	0	0
• Autres	5 334	0	1 066	0	2 460	3 940
TOTAL 3	79 240	0	10 111	4 554	2 928	81 870
ENSEMBLE	735 221	2 767	75 018	64 243	29 420	719 344
Affectations :						
Exp. : opérations d'exploitation	704 201	2 767	69 615	61 683	29 005	685 894
Fin. : opérations financières	29 413	0	3 298	0	320	32 392
Exc. : opérations exceptionnelles	1 607	0	2 105	2 559	94	1 058
	735 221	2 767	75 018	64 242	29 419	719 344

(1) Ces provisions comprennent des provisions pour litiges et contentieux à caractère commerciaux ou prud'homaux.

(2) Ces provisions comprennent essentiellement d'une part, le provisionnement des coûts de démantèlement du matériel roulant ferroviaire et, d'autre part, le provisionnement des avantages au personnel à long terme (médailles du travail, rentes maladies et accidents professionnels, cessation progressive d'activité, etc.).
Diverses procédures ont été introduites contre la RATP dans le cadre de la marche normale de ses affaires. Des dommages et intérêts sont demandés dans le cadre de certaines de ces procédures et des provisions sont constituées chaque fois qu'une perte semble probable et quantifiable.

Note 5.4 - Tableau des stocks en valeur brute au 31 décembre 2012

	31/12/12	31/12/11
Matières premières et consommables	191 302	192 587
Prestations de services en cours	7 956	14 343
Dépréciation	-40 207	-40 542
TOTAL	159 051	166 389

Note 5.5 - Tableau des charges et produits constatés d'avance au 31 décembre 2012

	31/12/12		31/12/11	
	Charges	Produits	Charges	Produits
• Exploitation	5 119	18 770	7 506	25 052
• Financier	70 929	52 056	85 313	63 951
• Exceptionnel	1 735	7 507	1 953	8 271
TOTAL	77 783	78 334	94 773	97 274

Note 5.6 - Tableau des frais d'émission des emprunts au 31 décembre 2012

	Montants nets début d'exercice	Augmentations	Diminutions (dotations et régularisations)	Montants nets fin d'exercice
• Frais d'émission des emprunts (1)	9 863	0	-1 539	8 324
TOTAL	9 863	0	-1 539	8 324

(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'arrêtés des comptes, les charges afférentes seraient amorties en totalité.

Note 5.7 - Analyse des capitaux propres au 31 décembre 2012

	31/12/11	Augmentations	Diminutions	31/12/12
Contre valeur des immo mises à disposition	250 700			250 700
Écarts de réévaluation (3)	227 220		1 718	225 502
Dotations en capital	433 367			433 367
Réserves statutaires	184 519			184 519
Réserves provenant de la cession des biens immobiliers créés par la RATP	52 255			52 255
Réserve générale	57 926			57 926
Report à nouveau (1) (2)	1 407 093	294 663		1 701 756
Résultat net	294 663	285 534	294 663	285 534
Subventions d'investissement	3 298 795	690 275	199 843	3 789 227
Provisions réglementées (3)	411 303		9 117	402 186
TOTAL	6 617 841	1 270 473	505 341	7 382 973

(1) Le résultat de l'exercice 2011 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 2012

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	218 648	0	-1 032	686	217 616	686
• Constructions	1 195 333	785 439	-566	8 006	1 194 767	793 445
• Installations techniques, matériel et outillage industriels	66 588	66 356	-629	-440	65 959	65 916
• Matériel de transport	67 166	66 473	-8 748	-8 375	58 418	58 098
• Autres	506	21	0	-17	506	4
	1 548 241	918 289	-10 975	-140	1 537 266	918 149
Immobilisations financières :						
• Participations	15	0	0	0	15	0
	15	0	0	0	15	0
TOTAL	1 548 256	918 289	-10 975	-140	1 537 281	918 149
					Position nette :	619 132

5.8.2 Réévaluation de 1963 (base 1959)

Écart de réévaluation	8 557
Total des écarts de réévaluation	627 689

Note 5.9 - Détail du chiffre d'affaires au 31 décembre 2012

	31/12/12	31/12/11
Recettes du trafic (hors Orlyval)	2 193 370	2 138 667
Bande passante (partage des risques avec le Stif)	-4 975	78 432
Recettes directes RATP	2 188 395	2 217 099
Bonus qualité de service	3 599	16 820
C11 - contribution aux charges d'exploitations	946 751	880 120
C12 - contribution aux charges d'impôts et taxes	104 889	103 506
C13 - contribution à l'écart entre l'indexation des R7 selon modalité C11 et décisions tarifaires	33 421	-75 583
C2 - contribution au financement des investissements	886 464	891 535
C4 - contribution spécifique au financement du matériel roulant	411	0
1 - Produits du transport HT	4 198 994	4 072 106
2 - Produits des activités annexes HT	108 096	109 207
3 - Pénalités forfaitaires	21 738	20 311
4 - Autres prestations de services	163 348	152 139
Chiffre d'affaires	4 492 176	4 353 763

Chiffre d'affaires déterminé conformément aux règles précisées au paragraphe 2.2.1.

Note 5.10 - Recettes voyageurs TTC au 31 décembre 2012 affectées par nature de titre de transport

	Recettes affectées en k€ (*)		
	31/12/12	en %	31/12/11
Réseaux RATP : Métro, RER et Autobus	2 346 906	100 %	2 256 294
• Forfaits Navigo hebdomadaires, mensuels et annuels	1 353 688	57,68 %	1 290 988
• Autres abonnements (police, émeraude, amethyste)	115 808	4,93 %	114 608
• Billets	770 084	32,81 %	749 433
• Forfaits zonaux (titres Mobilis, tickets jeunes + titres Congrès)	33 792	1,44 %	33 302
• Titres non compensés (paris-visite, orlybus, roissybus)	71 974	3,07 %	66 416
• Cartes hebdomadaires, abonnements scolaires subventionnés, pompiers, noctambus	1 560	0,07 %	1 547
RRR TTC accordés sur ventes de titres de transport	-15 376		-18 545
Services de transports et de locations TTC	6 522		7 859
Recettes TTC/abonnements longs (frais de dossier)	8 620		8 345
Recettes Orlyval TTC	27 237		25 759
Recettes voyageurs TTC exercices antérieurs	398		381
ENSEMBLE DES RÉSEAUX	2 374 307		2 280 093

(*) En 2012, le taux de TVA sur les recettes du transports est passé de 5,5 % à 7 %.

Note 5.11 - Compte de résultat de la protection sociale RATP

	Résultats 2012	Résultats 2011
Risque Maladie		
• Cotisations patronales	229 555	230 921
• Remboursement CSG (ACOSS) et cot. ouv.	115 876	113 937
• Contribution de la CNSA	1 009	1 358
• Prestations en nature	-241 210	-226 798
• Prest. en espèces (ID, Maintien du salaire)	-55 825	-55 462
• Prestations de l'espace santé	-10 592	-10 283
• Charges du régime spécial (y.c.compensation généralisée)	-1 650	-2 783
• Coût de gestion (nets)	-19 353	-20 567
Compensation bilatérale avec la CNAM :		
- Cotisations R S versées	-288 336	-284 985
- Réfaction pour frais de gestion	12 147	12 400
- Remb. prest. en nature RG	240 556	226 343
Résultat net du risque maladie	-17 823	-15 919
Risque accident du travail		
• Cotisations patronales	25 701	25 267
• Charges du régime spécial (dont cot. au fonds AT)	-106	460
• Prestations en nature et rentes AT	-14 172	-10 617
• Prest. en espèces (Maintien du salaire)	-13 243	-11 626
• Coût de gestion (nets)	-3 426	-3 135
Résultat net du risque AT	-5 246	349
Risque Chômage		
• Cotisations patronales	7 599	7 992
• Prestations	-5 766	-6 144
• Coût de gestion (nets)	-326	-424
Résultat net du risque chômage	1 507	1 424
Risque Famille		
• Cotisations patronales	76 137	75 630
• Cotisations forfaitaires stagiaires	0	0
• Prestations légales	-16 540	-16 101
• Autres prestations + maintien du salaire	-84	-38
• Coût de gestion (nets)	-1 308	-1 543
Compensation bilatérale avec la CNAF :	0	0
- Cotisations R S versées	-75 796	-75 173
- Réfaction pour frais de gestion	2 799	2 779
- Remb. prest. légales RG	16 540	16 100
Résultat net du risque famille	1 747	1 654
Résultat de la protection sociale	-19 815	-12 492

Note 5.12 - Analyse du résultat exceptionnel au 31 décembre 2012

Résultat exceptionnel	9 340
Résultat sur cessions et réformes des immobilisations corporelles, incorporelles et financières	3 240
Reprise en stock de matières récupérées	2 439
Amiante risque maladie professionnelle (indemnités versées et dotations nettes de reprise)	-2 046
Travaux de désamiantage	-6 643
Opérations de <i>leasehold</i>	1 719
Opérations de <i>swedish lease</i> : NPV (1)	125
Indemnités transactionnelles	8 134
Divers	2 371

(1) Cf. tableau n° 21a

Note 5.13 a - État des échéances des créances au 31 décembre 2012

Créances	Montant brut (1)	Degré de liquidité de l'actif	
		Échéances	
		À moins 1 an	À plus 1 an
Créances de l'actif immobilisé :			
- Créances rattachées à des participations	0	0	0
- Autres titres immobilisés	1 220	0	1 220
- Prêts (2) (3)	78 364	8 418	69 946
- Autres (5)	601 607	8 456	593 151
	681 190	16 873	664 317
Créances de l'actif circulant :			
- Créances clients et comptes rattachés	150 587	150 587	0
- Créances État et autres collectivités publiques	362 377	362 377	0
- Autres	113 467	73 716	39 751
	626 431	586 680	39 751
Actif financier :			
- Valeurs mobilières de placement (4)	1 163 229	1 163 229	0
- Disponibilités	249 813	249 813	0
	1 413 042	1 413 042	0
Charges constatées d'avance	77 783	18 166	59 617
Écarts de conversion actif	19 983	48	19 935
TOTAL	2 818 429	2 034 810	783 620

(1) Montant brut figurant au bilan avant déduction des provisions pour dépréciation dont le montant total est de 39 747 k€.

(2) Prêts au personnel accordés en cours d'exercice : 205 k€.
Prêts au personnel récupérés en cours d'exercice : 894 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 : 576 k€.
Dont mise en place de cash collatéraux suite aux opérations de clôture de *leasehold* survenues en 2009 (484 287 k€).

(5) Dans le cadre des opérations de clôture de *leasehold*, tous les intermédiaires financiers n'ont pas libéré leurs en-cours.
Par conséquent nous avons conservé à notre actif les dépôts pour 506 100 k€.

Note 5.13 b - État des échéances des dettes au 31 décembre 2012

Dettes	Montant brut	Échéances		
		À moins d'un an	Plus d'1 an moins de 5 ans	À plus 5 ans
Dettes financières :				
• Prêts de la région d'Île-de-France (1) (4)	287 286	19 857	101 876	165 553
• Emprunts obligataires (1) (4)				
- sur le marché financier «zone euro»	3 730 000	450 000	330 000	2 950 000
- sur le marché financier international	947 843	0	650 680	297 163
- Emprunts «Tick'épargne»	340 655	203 214	137 441	0
• Emprunts et dettes auprès des établissements de crédits				
- Emprunts	60 305	5 764	25 656	28 884
- Banque (soldes créditeurs)	67 399	67 399	0	0
- Chèques postaux	36 819	36 819	0	0
• Emprunts et dettes financières divers (2) (5)	1 675 308	1 214 218	255 036	206 053
• Intérêts courus (3)	132 363	94 591	25 815	11 957
	7 277 978	2 091 862	1 526 504	3 659 611
Dettes d'exploitation :				
• Dettes fournisseurs et comptes rattachés	211 640	211 640	0	0
• Dettes fiscales et sociales (6)	717 657	717 657	0	0
• Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	397 873	397 873	0	0
• Autres dettes	122 587	82 027	40 560	0
	1 449 757	1 409 197	40 560	0
Produits constatés d'avance	78 334	26 322	31 443	20 568
Écart de conversion passif	19 928	-1	10 281	9 648
TOTAL	8 825 996	3 527 381	1 608 788	3 689 827

(1) Emprunts souscrits en cours d'exercice en k€ : 25 578
 Emprunts remboursés en cours d'exercice en k€ : 97 764

(2) Dont :
 • billets de trésorerie en k€ : 805 526
 • billets de trésorerie «Tick'épargne» en k€ : 203 214

(3) Dont en k€ :
 • intérêts courus sur prêts IDF : 778
 • intérêts courus sur marché financier «zone euro» : 62 438
 • intérêts courus sur marché financier international : 11 648
 • intérêts courus sur emprunts «Tick'épargne» : 9 443
 • intérêts courus sur Dépôts *lease* : 48 042
 • intérêts courus sur Annexe de remise en garantie : 13

(4) Dont en k€ :
 • emprunts à taux fixes : 4 677 843
 • emprunts à taux variables : 627 941

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

(6) En application du dernier alinéa de l'article 12 du décret du 23 mars 2011, le montant de l'indemnité due au Stif par la RATP au titre du transfert de propriété des biens propres de deux cents millions d'euros a été comptabilisé dans les comptes arrêtés au 31 décembre 2012.

Note 5.13 c - Endettement financier net au 31 décembre 2012

	31/12/12	31/12/11
Actif financier (A)	1 412 465	1 045 384
Valeurs mobilières de placement (1) (3)	678 365	548 355
Placement <i>cash</i> collatéraux	484 287	473 387
Disponibilités (1)	249 813	23 642
Dettes financières (B)	6 626 642	6 132 727
Prêt de la Région Île-de-France	287 286	305 353
Emprunt sur le marché financier	4 677 843	4 727 843
Emprunt Tick'épargne	340 655	344 774
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	104 218	78 872
Billets de Trésorerie (2)	1 008 740	479 885
Collatéraux « Remise en garantie »	207 900	196 000
Endettement financier net (B-A)	5 214 177	5 087 343

(1) Hors actif financiers affectés aux opérations de *lease* ; voir détail dans l'annexe 21 a.

(2) Voir (2) du tableau 13 b.

(3) Hors intérêts courus.

Note 5.14 - Détail des produits à recevoir et des charges à payer au 31 décembre 2012

	31/12/12	31/12/11	
Produits à recevoir	Immobilisations financières	805	990
	Ingénierie financière	48 060	34 817
	Créances clients et comptes rattachés	33 101	35 462
	Créances État et autres collectivités publiques (1)	238 941	144 573
	Autres créances	17 503	18 089
	Valeurs mobilières de placement	576	624
	Disponibilités	0	0
TOTAL	338 986	234 555	
Charges à payer	Prêts de la Région d'Île-de-France	778	1 039
	Emprunts obligataires sur le marché financier français	62 438	63 465
	Emprunts obligataires sur le marché financier international (2)	11 648	11 568
	Emprunts privés	9 443	9 442
	Ingénierie financière	48 042	34 798
	Emprunts auprès des établissements de crédit et divers	14	110
	Dettes fournisseurs et comptes rattachés	137 376	123 816
	Dettes fiscales et sociales	450 954	422 835
	Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	241 969	255 393
	Autres dettes	26 802	29 161
TOTAL	989 464	951 627	

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

(2) En chf.

Note 5.15 - Autres éléments inclus dans plusieurs postes du bilan au 31 décembre 2012

		Situation au	
		31/12/12	31/12/11
Effets de commerce	Actif :		
	Créances clients et comptes rattachés	0	0
	TOTAL	0	0
	Passif :		
	Dettes fournisseurs et comptes rattachés	0	0
	Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	0	0
TOTAL	0	0	
Éléments relatifs aux entreprises liées (1)	Actif :		
	Immobilisations financières	446 179	420 460
	Créances clients et comptes rattachés	16 919	15 654
	Autres créances	3 357	3 365
	TOTAL	466 455	439 479
	Passif :		
	Dettes financières	0	1
	Dettes fournisseurs et comptes rattachés	3 936	1 418
	Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	15 600	1 689
	Autres dettes	1 883	1 354
TOTAL	21 419	4 462	

(1) Il s'agit de RATP Développement, SQYBUS, Promo Métro, Logis-Transports, SEDP, Telcité, IXXI, RATP International, Naxos, Mobicité, STL, Orlyval, Flexcité 94, EM Services, Société Billetique Monétique Services, Car Perrier, TP2A et Metrolab.

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

	31/12/12	31/12/11	Variations	
			en nombre	en %
Effectif moyen employé	42 886	43 136	-250	-0,58 %
Répartition par catégories :				
• Cadres + maîtrises (encadrement)	11 101	11 098	3	0,03 %
• Opérateurs	31 785	32 038	-253	-0,79 %
Répartition par groupes statutaires :				
• Permanents	41 599	42 015	-416	-0,99 %
• Contractuels	1 287	1 121	166	14,81 %

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 6 ans et au terme de ce délai et, à défaut de son utilisation, l'ensemble des droits restera plafonné à 120 heures.

Au 31 décembre 2012, les heures acquises au titre du Droit individuel de formation sont au nombre de 4 617 351 heures.

Le volume d'heures n'ayant pas fait l'objet d'une demande par les agents est de 4 614 641 heures.

COMPTES SOCIAUX

Note 5.17 a - Rémunérations allouées aux membres des organes d'administration et de direction pendant l'exercice 2012 en k€

	2012	2011
Administrateur	10	10
Dirigeants (total des 10 rémunérations les plus élevées)	2 373	2 351

Note 5.17 b - Tableau des honoraires en k€

	PriceWaterhouseCoopers	Ernst
Commissariat aux comptes	293	274
Diligences/prestations directement liées	219	236
TOTAL	512	510

Note 5.18 - Tableau des filiales et participations

Situation au 31 décembre 2012	Capital	Capitaux propres autres que le capital (2)	Quote- part du capital détenue par la RATP %	Valeur comptable des titres détenus		Prêts et avances consentis par la RATP et non encore remboursés (1)	Cautions et avals consentis par la RATP	Chiffre d'affaires hors taxes à fin décembre 2012	Résultat prévisionnel à fin décembre 2012	Dividendes encaissés par la RATP en 2012
				Brute	Nette					
1 - Filiales										
S.E.D.P. 12, avenue du Val de Fontenay - Le Péripôle 2 94120 Fontenay Sous Bois (SIREN 380038687)	459	2 116	100,00	457	457	39 413		8 705	563	255
RATP Développement Société de Participation pour l'exploitation 54, quai de la Rapée 75012 Paris (SIREN 389795006)	361 500	-15 002	100,00	359 499	359 499	0		37 320	1 482	
Logis Transports 158, rue de Bagnolet 75020 Paris (SIREN 592025811)	40	ND	88,00	33	33	ND	1 189	ND	ND	
Promo Métro 35 Boulevard de Sébastopol 75001 PARIS (SIREN 712029099)	910	2 729	100,00	2 619	2 619	0		22 922	588	666
RATP International 54, quai de la Rapée 75599 Paris Cedex 12 (SIREN 419997044)	59 721	27 073	100,00	59 721	59 721	0		590	8 650	
Telcité 1, avenue Montaigne 93160 Noisy Le Grand (SIREN 411759962)	1 525	13 795	100,00	1 524	1 524	0		20 335	3 234	2 918
2 - Autres participations										
BMS 25, rue de Ponthieu 75008 Paris (SIREN 423749886)	20 995	ND	7,00	3 770	0	ND	ND	ND	ND	
Autres				400	47					

(1) y compris intérêts courus.

(2) hors subventions d'investissement.

ND = données non disponibles.

Note 5.19 - Groupements d'intérêt économique

Situation au 31 Décembre 2012	Quote-part participation RATP aux frais de fonctionnement
EURAILTEST 1, boulevard Saint-Martin 75003 Paris (SIREN 421 526 468)	10 %
COMUTITRES 185, rue de Bercy 75012 Paris (SIREN 433 136 066)	59 %

Note 5.20 - Engagements financiers au 31 décembre 2012

Engagements donnés	31/12/12	31/12/11
1 - Filiales et participations		
• Caution au profit de Logis-Transports	1 189	1 290
• Caution au profit de SEDP	0	0
• Contre garanti au profit de RATP Développement	0	0
2 - Associations		
• Caution au profit de l'IAPR	140	140
• Caution au profit des Compagnons du Voyage.	265	290
3- Avantages au personnel		
• Prêt au Personnel : caution au profit de la SBE	5 958	7 599
• Personnel : cautions «Constructions individuelles»	246 975	269 148
• Indemnités de départ à la retraite	238 798	220 568
• Indemnités de décès des actifs	13 093	12 160
• Allocations décès des retraités	35 293	32 327
• Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités et ayant droit	179 737	177 818
• Taux garanti du Plan épargne entreprise des retraités	28 395	31 952
• Cessation anticipée d'activité	3 815	3 486
4- Opérations financières		
• <i>Cross currency swap</i> adossés à la dette obligataire (a)	947 843	947 843
• Opérations d'échange de taux à moyen et long terme (a)	200 000	214 000
• Opérations d'échange de taux adossées aux billets de trésorerie	0	109 325
• FRA	0	0
• Vente Cap	0	1 682
• Vente Floor	0	98 000
• Ventes de <i>swaptions</i>	0	50 000
• Opérations de « <i>leasehold</i> » : sous-locations de trains (b)(c)	336 212	373 661
• Divers engagements donnés	0	0
TOTAL	2 237 713	2 551 289
Engagements reçus		
• <i>Cross currency swap</i> adossé à la dette obligataire (a)	947 843	947 843
• Opérations d'échange de taux à moyen et long terme (a)	200 000	214 000
• Opérations d'échange de taux adossées aux billets de trésorerie	0	109 325
• Achat Cap	0	99 682
• Achat Floor	0	0
• FRA	0	0
• Achat de <i>swaption</i>	0	0
• Options de rachat sur obligation	0	50 000
• Lettres de crédit bancaires		
• Cautions bancaires	220 432	191 267
TOTAL	1 368 275	1 612 117

(a) La RATP a choisi de traiter les *swaps* comme des opérations classiques de prêt et d'emprunt.

La décomposition des engagements de *swaps* par maturité est la suivante :

	< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans	Total
<i>Swaps</i> de taux d'intérêts (adossés dette obligataire et billets de trésorerie)	0	0	200 000	200 000

(b) Une lettre de crédit bancaire d'un montant de 123,9 M€ maximum garantit une partie de nos obligations de paiement aux TRUSTS.

(c) Montant 2011 actualisé des clôtures des *lease* survenues en 2009.

Compléments d'informations relatifs aux engagements sociaux :

Le taux d'actualisation retenu pour les avantages au personnel postérieurs à l'emploi est de 3 % au 31 décembre 2012. Le taux utilisé au 31 décembre 2011 était de 3,5 %.

Note 5.21 a - Opérations de locations / sous-locations

I - OPÉRATIONS DE LEASEHOLD AMÉRICAIN

Impacts sur la trésorerie (en Milliers d'euros)

Contrats	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Produits de location principale	560 061	269 516	228 874	840 625	639 985	454 943
Charges de sous-location	526 587	239 242	205 264	799 837	600 768	447 049
Profits nets RATP	33 474	30 274	23 610	40 788	39 217	7 894

Ces opérations se déroulant sur une durée variable, les profits dégagés ont en conséquence été étalés en résultat exceptionnel selon la durée du contrat.

Impacts sur le résultat 2012 (en Milliers d'euros)

L'incidence sur le résultat au 31 décembre 2012 est de 1 719 k€ :

	Date de signature des contrats						Total	Rappel 2011
	1997	1998	1999	2000	2001	2002		
Produits de location principale (1)	11 140	18 049		3 484		21 283	53 956	64 023
Intérêts sur les sous-loyers versés (2)	6 529	8 194		2 546		16 075	33 344	34 666
Reprise sur provision (3)	132 856			2 737		4 213	139 806	7 404
Intérêts prépayés	2 921	1 772				1 942	6 635	7 277
Charges de sous-location (4)	8 833	8 639		8 228		15 957	41 657	42 821
Autres produits lease	2						2	0
Early buyout option	54 359						54 359	0
Frais	152	26	5			671	854	684
Loyers perçus en trop	79 659						79 659	0
Provision pour coût final de résiliation (3)	10 164	18 792				26 407	55 363	67 670
Écart de change							0	0
Intérêts d'emprunts				132			132	125
RÉSULTAT NET	281	558	-5	407	0	478	1 719	2 070

(1) Lors de la signature des contrats, la totalité des loyers principaux est encaissée. Chaque année, la part de loyer afférente à l'exercice est enregistrée dans le résultat en contrepartie du compte de produits constatés par avance.

(2) Intérêts perçus ou à percevoir sur les sous-loyers versés aux institutions financières (dépôts).

(3) Étalement de la constitution de l'indemnité de résiliation et des loyers excédentaires de façon à étaler linéairement le résultat des contrats sur leur durée.

(4) Sous-loyers payés ou à payer par les institutions financières.

L'ensemble des charges de sous locations, produits de location principale et des intérêts est enregistré en charges et produits exceptionnels. De même, la provision pour coût final de résiliation est comptabilisée en charges exceptionnelles.

II - OPÉRATIONS DE LEASE SUÉDOIS

Impacts sur la trésorerie (en Milliers d'euros)

Contrats	2002	2003	2004
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 2012 (en Milliers d'euros)

	31/12/12	31/12/11
Étalement de la NPV	125	125
Frais	-	-

Note 5.21 b - Engagements de crédit-bail au 31 décembre 2012

Deux contrats de crédit-bail immobilier sont contractés sur la base de taux variables. Ils ont fait l'objet d'une opération de couverture à taux fixe. Les chiffres présentés tiennent compte de cette couverture.

(en Milliers d'euros)

Contrat	Valeur globale	Durée	Valeur résiduelle
Cour de Vincennes	5 336	15	0
Philidor Maraichers	25 308	25	2 373
Terrain Voltaire	5 034	12	0
Bâtiment Voltaire	8 566	12	0

Immobilisations en crédit-bail (en Milliers d'euros)

Postes du bilan	Coût d'entrée	Dotations aux amortissements		Valeur nette
		de l'exercice (1)	cumulées (1)	
Terrains	5 034			5 034
Constructions	39 210	1 814	16 637	22 573
Installations, matériel et outillage				
Autres immobilisations corporelles	133	23	85	49
Immobilisations en cours				
TOTAL	44 377	1 837	16 722	27 655

(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 (en Milliers d'euros)

Postes du bilan	Redevances payées		Redevances restant à payer			Prix d'achat résiduel
	de l'exercice	cumulées	jusqu'à 1 an	+ 1 an à 5 ans	+ 5 ans	
Terrains	517	2 072	516	2 056	1 533	0
Constructions	3 353	27 824	3 362	13 025	23 902	2 373
Installations, matériel et outillage						
Autres immobilisations corporelles	25	92	24	26	0	9
Immobilisations en cours						
TOTAL	3 895	29 987	3 902	15 107	25 435	2 382

6 • COMPTES DISSOCIES OT ET GI

Aux termes de la loi du 3 juin 2010 sur le Grand Paris intégrée par ordonnance au code des transports du 28 octobre 2010, la RATP tient, depuis le 1^{er} janvier 2012, des comptabilités séparées pour ses activités de gestionnaire des infrastructures métro et RER et d'exploitant de services de transport public voyageurs. Des bilans et des comptes de résultat sont ainsi publiés pour chacune de ces activités en annexe des comptes sociaux. Sont précisés ci-après, le périmètre de chacune des activités, les règles d'imputation des postes d'actifs et passifs et de charges et produits, et les principes fondateurs des relations financières entre ces activités.

Il s'agit de la 1^{re} année de publication par la RATP de comptes dissociés. Par conséquent, il n'est pas présenté de comparaison à la période précédente pour le compte de résultat. Pour le bilan, la comparaison affichée correspond au bilan d'ouverture au 1^{er} janvier 2012.

Un bouclage entre les comptes de chaque activité et les comptes de la RATP est effectué.

6.1 Périmètres

6.1.1 GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURES MÉTRO ET RER

La loi relative à l'Organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF) du 8 décembre 2009 reconnaît la RATP en tant que Gestionnaire de l'infrastructure du réseau ferré affecté aux transports publics urbains de voyageurs en Île-de-France, dans la limite des compétences reconnues à Réseaux ferrés de France.

Ainsi, la RATP a principalement la responsabilité :

- De l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure métro et RER, garantissant à tout moment le maintien des conditions de sécurité, d'interopérabilité et de continuité du service public ;
- De la gestion des systèmes de contrôle, de régulation et de sécurité des lignes et des réseaux ferroviaires d'Île-de-France ;
- De l'adaptation des lignes, ouvrages et installations dont elle assure la gestion technique, en prenant en compte les besoins des utilisateurs en favorisant leur interopérabilité.

Pour isoler cette activité, la RATP a créé un département distinct dans l'entreprise : Gestion des infrastructures. Ce département regroupe 1868 salariés au 1^{er} janvier 2012. Il réfère directement au président-directeur général.

Les fonctions support utilisées par cette activité ne sont pas comprises dans son périmètre.

6.1.2 EXPLOITANT DE SERVICES DE TRANSPORT PUBLIC VOYAGEURS

Le périmètre de l'activité d'Opérateur de transport public voyageurs est constitué des activités non rattachées légalement au Gestionnaire d'infrastructures.

Cette activité regroupe 18 départements qui réfèrent chacun à l'un des 7 directeurs membres du comité exécutif, chacun en charge de l'un des pôles suivants :

- Opérations de transport et de maintenance ;
- Services, relation clients, espaces ;
- Projets, ingénierie et investissements ;
- Performance économique et financière ;
- Stratégie et coordination ;
- Communication et marque ;
- Gestion et innovation sociale.

Les fonctions support sont intégrées dans le périmètre de cette activité, y compris pour le support apporté au Gestionnaire d'infrastructures qui fait, par conséquent, l'objet de conventions de cessions internes.

Les participations financières dans les filiales sont rattachées également à cette activité.

6.2 Règles d'imputation

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

6.2.1 BILANS

6.2.1.1 Actif immobilisé, subventions d'investissement, réévaluations légalés de 1976

Les actifs immobilisés corporels et incorporels sont imputés directement conformément aux périmètres définis pour chacune des deux activités. Les subventions d'investissements, écarts de réévaluation et provisions spéciales de réévaluation ont suivi l'affectation de l'actif auquel ils sont rattachés.

Au 1^{er} janvier 2012, une séparation de l'actif immobilisé entre les deux activités a été réalisée sur la base des règles stipulées dans le décret du 23 mars 2011. Cette séparation a été actée officiellement par la publication d'arrêtés ministériels des 7 novembre 2011, 13 décembre 2011, 5 janvier 2012, pour les biens ayant fait l'objet d'un transfert de propriété entre le Stif, l'État et la RATP. Les biens déjà antérieurement propriété de la RATP ont été répartis suivant les mêmes principes.

Tableau de synthèse de la répartition des principaux types de biens :

Biens	OT	GI
Lignes, ateliers de maintenance, postes de redressement tramway	X	
Lignes, ateliers de maintenance, postes de redressement métro		X
Lignes, ateliers de maintenance, postes de redressement RER		X
Postes de commandes centralisées		X
Centres bus	X	
Lignes de bus en site propre	X	
Gares routières	X	
Bâtiments administratifs	X	
Bâtiments sociaux	X	
Plateformes logistiques	X	
Ateliers de maintenance des infrastructures ferroviaires et attachements techniques		X
Matériel roulant voyageurs	X	
Matériel d'entretien du matériel roulant voyageurs	X	
Véhicules de maintenance métro et RER		X
Véhicules de maintenance tramway	X	

Les projets d'investissements en cours au 1^{er} janvier 2012 ont également été affectés à l'activité dont ils dépendent.

Les biens non mentionnés dans le décret ont été affectés à l'activité du département mainteneur.

Notons que les projets en cours relatifs à la construction d'extensions du réseau de transport sont portés au sein de l'Epic RATP qui en a la charge par l'activité d'Opérateur de transport public voyageurs, étant donné que le Gestionnaire d'infrastructures n'a pas été doté par les textes législatifs et réglementaires le régissant de la mission de construire de nouveaux réseaux. Ces extensions de réseaux, lorsqu'il s'agit de métro et RER, une fois construites et réceptionnées conformes, sont transférées au patrimoine du Gestionnaire d'infrastructures pour la part des biens qui relève de sa compétence. À la date de clôture des comptes, ces projets représentent un montant de 65 M€ net de subventions d'investissements.

Les immobilisations financières relatives aux participations dans des filiales sont affectées en totalité à l'Opérateur de transport.

6.2.1.2 Provisions pour risques et charges

Les provisions pour risques et charges sont affectées, dossier par dossier, à l'activité concernée par le risque. Lorsqu'un dossier couvre un risque transversal aux deux activités, une clé de répartition est déterminée.

Le même principe a été retenu pour la constitution des bilans d'ouverture au 1^{er} janvier 2012.

6.2.1.3 Actif et passif circulant (ou besoin en fonds de roulement)

Le principe d'imputation directe est également applicable aux postes d'actif et de passif circulant tels que les stocks, les créances clients, les dettes fournisseurs, les postes de TVA, les dettes au personnel, les charges à payer, etc.

Toutefois, au 1^{er} janvier 2012, seuls les postes d'actif et de passif à rotation lente ont fait l'objet d'une répartition, c'est-à-dire principalement les

stocks et les charges à payer. Les autres postes de créances ou de dettes dont l'encaissement ou le paiement étaient imminents ont été maintenus dans le bilan d'ouverture de l'Opérateur de transport. La quote-part de ces postes concernant le Gestionnaire d'infrastructures a été considérée non significative en terme de besoin en fonds de roulement.

6.2.1.4 Capitaux propres et endettement net

Le partage du solde entre endettement net et capitaux propres a été réalisé en fonction d'un niveau convenu de ratio « endettement net / capitaux propres » (« gearing ») différent pour le GI et pour l'OT. Ces niveaux ont été arrêtés en cohérence avec des « gearing » visés à long terme et qui soient compatibles avec les valeurs de marché observées pour chacun des deux métiers.

		OT	GI	Epic
Actif net préalablement affecté	A	3,835	3,941	7,776
Soit en %		49 %	51 %	100 %
Endettement net	B	-2,272	-2,815	-5,087
Soit en %		45 %	55 %	100 %
Capitaux propres (1)	C	-1,563	-1,126	-2,689
Soit en %		58 %	42 %	100 %
Equilibre du bilan	A+B+C	0	0	0
Endettement net / Capitaux propres	B/C	1,5	2,5	1,9

(1) Il s'agit des capitaux propres hors subventions d'investissements et réévaluations légales de 1976 déjà affectés simultanément à l'affectation des immobilisations.

6.2.2 COMPTES DE RÉSULTAT

À compter du 1^{er} janvier 2012, chacune des activités comptabilise ses flux dans chacune des deux comptabilités dissociées mises en place et tenues à cet effet dès cette date au sein de l'Epic RATP.

Les principes retenus sont les suivants :

- Imputation directe des charges ou des produits à chaque fois que c'est possible ;
- Lorsqu'une charge ou un produit concerne les deux activités, il est imputé à l'activité principalement concernée, puis une cession interne est opérée sur la base d'une convention ;
- Les recettes des voyageurs sont rattachées en totalité à l'activité Opérateur de transport ;
- Les contributions du Stif sont facturées en totalité au Stif par l'Opérateur de transport conformément au contrat de service valant aussi convention financière conclu avec l'Autorité organisatrice des transports en Île-de-France. Puis, la part revenant au Gestionnaire d'infrastructures fait l'objet d'une cession interne pour le montant défini au contrat Stif (l'Opérateur de transport a nécessairement recours au Gestionnaire d'infrastructures pour atteindre ses objectifs de performance et remplir ses obligations de service public) ;
- Les charges financières sont comptabilisées ab initio en totalité chez l'Opérateur de transport, puis la part relative au Gestionnaire d'infrastructures fait l'objet d'une cession interne. Le montant refacturé correspond au coût de l'endettement net du Gestionnaire d'infrastructures, en considérant qu'il est proportionnellement identique à celui de l'Opérateur de transport.

6.3 Conventions de cessions internes

La loi du 3 juin 2010 stipule : « Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre chacune des activités est strictement interdite ». Afin de garantir ce principe d'étanchéité, les relations financières entre les deux activités dissociées sont régies par une soixantaine de conventions retraçant tous les flux intervenant en 2012.

6.3.1 STRUCTURE DES CONVENTIONS

Ces conventions comportent :

- Un volet métier : description des prestations ou des missions confiées à l'autre activité, des objectifs de performance technique et des indicateurs opérationnels associés ;
- Des conditions économiques : valorisation de la convention, modalités de facturation, principe de revoyure éventuelle de la convention ;
- Des modalités de gestion de la convention : *reporting*, révision de la convention, cas de litiges.

Les conventions couvrent une durée de 5 ans, mais sont revues chaque fin d'année, notamment pour réactualiser l'engagement pour l'année suivante.

6.3.2 TYPOLOGIE DES CONVENTIONS

Les conventions sont de 3 types :

1- Prestations correspondant à la mise à disposition par le Gestionnaire d'infrastructures à l'Opérateur de transport, des installations et des équipements métro et RER dont il a la gestion et qui sont inscrits à son patrimoine.

2- Prestations nécessaires à l'accomplissement des missions propres à chacune des activités et qui ne sont pas réalisées en leur sein (exemples : maintenance et conduite des trains de travaux du Gestionnaire d'infrastructures réalisées par l'Opérateur de transport, maintenance de certaines installations du tramway appartenant à l'Opérateur de transport réalisée par le Gestionnaire d'infrastructures).

3- Prestations de frais de siège comportant la refacturation au Gestionnaire d'infrastructures du coût des locaux tertiaires appartenant à l'Opérateur de transport et des fonctions support qui ont été maintenues dans le périmètre de l'Opérateur de transport (contrôle de gestion et finances, ressources humaines, juridique, etc.).

6.3.3 VALORISATION DES CONVENTIONS

S'agissant de relations au sein d'une même entité juridique, les cessions internes sont pratiquées hors taxes (TVA).

6.3.3.1 Conventions de type 1

La valorisation de ces conventions est inscrite au contrat Stif, l'Opérateur de transport étant dans l'obligation de recourir au Gestionnaire d'infrastructures pour bénéficier des installations et équipements métro et RER. Le chiffrage de la prestation fournie a été déterminé en conformité avec les objectifs financiers visés dans la maquette financière prévisionnelle du Gestionnaire d'infrastructures.

6.3.3.2 Conventions de type 2

La valorisation de ces conventions, en vertu du principe d'interdiction de subventions croisées, est réalisée au coût de revient réel complet sans marge.

En cours d'exercice, ces cessions internes sont abonnées mensuellement sur une base budgétaire ; en cas d'écart significatif budget / réel, une correction est apportée dans les comptes semestriels et annuels.

La méthode de valorisation est définie par le département contrôle de gestion finances de la RATP, puis déclinée dans chacun des départements de l'entreprise pour les conventions dont il est signataire en tant que fournisseur. La convention est signée des 2 parties (le département de l'Opérateur de transport concerné et le Gestionnaire d'infrastructures) après accord sur la prestation et le prix.

Le coût est constitué :

- Des coûts directs affectés à la prestation ;
- Des coûts indirects de l'unité locale et du département auquel elle appartient, exprimés sous la forme d'un taux ; ce taux et l'assiette à laquelle il s'applique sont validés chaque année par le département contrôle de gestion finances ;
- Des coûts de structure d'entreprise (facturés par le biais des conventions dites « de type 3 »).

6.3.3.3 Conventions de type 3

Le coût des locaux tertiaires comprend :

- Le loyer (pour les locaux loués à des tiers) ou les amortissements (pour les locaux en propriété) ;
- Les charges immobilières.

Le coût est affecté à chaque activité au prorata des surfaces occupées.

Le coût des fonctions support est affecté selon les départements et unités locales « support » soit directement lorsque le coût est sans équivoque attribuable à l'activité bénéficiaire, soit par l'utilisation d'une clé de répartition entre les deux activités bénéficiaires validée par le département contrôle de gestion finances. L'ensemble des charges nettes de produits du département, y compris coûts des locaux et conventions de type 2, en constitue l'assiette.

6.4 États financiers des activités de l'opérateur et de gestionnaire d'infrastructure

6.4.1 ÉTATS FINANCIERS : BILAN ACTIF

(en milliers d'euros)	Opérateur de transport		Gestionnaire d'infrastructure		Epic	
Actif	31/12/12	31/12/11	31/12/12	31/12/11	31/12/12	31/12/11
Immobilisations incorporelles	308 670	308 802	6 604	7 024	315 273	315 827
• Frais de recherche et développement	179 752	170 362	0	0	179 752	170 362
• Droit au bail	1 329	1 406	0	0	1 329	1 406
• Autres	101 743	104 672	2 977	3 703	104 720	108 376
• En cours	25 846	32 362	3 627	3 321	29 472	35 683
Immobilisations corporelles	6 052 702	5 247 961	6 676 984	6 529 349	12 729 687	11 777 311
• Terrains	154 319	140 027	252 041	253 129	406 360	393 157
• Constructions	1 047 865	663 924	4 513 022	4 411 217	5 560 887	5 075 142
• Installations techniques, matériel et outillage industriel	259 785	268 366	1 233 467	1 261 575	1 493 252	1 529 941
• Matériel de transport	2 675 297	1 967 636	43 610	46 648	2 718 907	2 014 284
• Autres	31 664	36 033	5 785	6 445	37 450	42 478
• En cours, avances et acomptes	1 883 772	2 171 975	629 059	550 335	2 512 831	2 722 309
Immobilisations financières	1 076 644	1 053 978	179	205	1 076 824	1 054 182
• Participations	423 902	396 902	0	0	423 902	396 902
• Créances rattachées à des participations	0	0	0	0	0	0
• Autres titres immobilisés	898	684	0	0	898	684
• Prêts	78 079	83 658	179	204	78 258	83 862
• Autres	573 765	572 734	0	0	573 766	572 734
Actif immobilisé (I)	7 438 016	6 610 741	6 683 767	6 536 578	14 121 784	13 147 320
Stocks et en-cours	135 853	142 934	23 199	23 455	159 051	166 389
Avances et acomptes versés sur commande	21 757	15 489	0	0	21 757	15 489
Créances	1 589 056	1 592 088	31 079	30 691	1 621 499	1 623 027
• Créances clients et comptes rattachés	144 134	126 954	3 036	355	147 171	127 309
• Créances État et autres collectivités publiques	334 334	262 980	28 043	30 336	362 377	293 316
• Autres	108 164	80 567	1 363	249	109 527	80 815
• Créances <i>Lease</i>	1 002 424	1 121 587			1 002 424	1 121 587
Actif financier	1 432 661	1 046 002	15	6	1 413 042	1 046 008
Valeurs mobilières de placement	1 163 229	1 022 366	0	0	1 163 229	1 022 366
Disponibilités (1)	269 432	23 636	15	6	249 813	23 642
Charges constatées d'avance	77 783	94 773	0	0	77 783	94 773
Actif circulant (II)	3 257 110	2 891 286	55 656	54 400	3 293 132	2 945 686
Frais d'émission d'emprunts (III)	8 324	9 863	0	0	8 324	9 863
Primes de remboursement des obligations (IV)	16 604	19 086	0	0	16 604	19 086
Écarts de conversion actif (V)	19 983	21 981	0	0	19 983	21 981
Total général (I + II + III + IV + V)	10 740 037	9 552 957	6 739 422	6 590 979	17 459 827	16 143 936

(1) Selon le niveau d'analyse (par établissement ou bien au niveau Epic), le classement comptable d'une entité bancaire peut-être au niveau de l'actif ou du passif.

6.4.2 ÉTATS FINANCIERS : BILAN PASSIF

(en milliers d'euros) Passif	Opérateur de transport		Gestionnaire d'infrastructure		Epic	
	31/12/12	31/12/11	31/12/12	31/12/11	31/12/12	31/12/11
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition	250 700	250 700			250 700	250 700
Écarts de réévaluation	68 753	69 439	156 749	157 781	225 502	227 220
Dotation en capital	433 367	433 367	0	0	433 367	433 367
Réserves	294 699	294 699	0	0	294 700	294 700
• Réserve provenant de la cession de biens mis à disposition par le Stif et désaffectés (remploi)	184 519	184 519			184 519	184 519
• Réserve provenant de la cession de biens mis à disposition par l'État et désaffectés	136	136			136	136
• Réserve provenant de la cession de biens créés par la Régie et désaffectés (réinvestissement)	52 119	52 119			52 119	52 119
• Réserve générale	57 926	57 926	0	0	57 926	57 926
GI-OT Transfert des capitaux propres au 01/01/2012	-1 125 661	-1 125 661	1 125 661	1 125 661	0	0
Report à nouveau	1 701 756	1 407 093	0	0	1 701 756	1 407 093
Résultat de l'exercice (excédent ou perte)	202 267	294 663	83 267	0	285 534	294 663
Provisions réglementées	4 319	4 746	397 867	406 557	402 186	411 303
Capitaux propres hors subventions d'investissements	1 830 201	1 629 047	1 763 544	1 690 000	3 593 745	3 319 046
Subventions d'investissement	1 690 635	1 308 657	2 098 592	1 990 138	3 789 227	3 298 795
Capitaux propres (I)	3 520 837	2 937 703	3 862 136	3 680 138	7 382 972	6 617 841
Provisions pour risques	93 060	92 279	2 299	2 782	95 359	95 060
Provisions pour charges	137 903	147 026	2 026	2 592	139 929	149 618
Provisions pour risques et charges (II)	230 963	239 304	4 325	5 374	235 288	244 678
Dettes financières	4 552 961	3 969 995	2 744 650	2 815 019	7 277 978	6 785 014
• Prêts de la Région d'Île-de-France	287 286	305 353	0	0	287 286	305 353
• Emprunts obligataires	5 018 498	5 072 616	0	0	5 018 498	5 072 616
• GI-OT Transfert de la dette au 01/01/2012	-2 815 000	-2 815 000	2 815 000	2 815 000	0	0
• Emprunts et dettes à des établissements de crédit (soldes créditeurs de banques) (1)	125 478	143 275	58 678	19	164 523	143 294
• GI-OT Endettement cessions internes	129 028	0	-129 028	0	0	0
• Emprunts et dettes financières divers	1 675 308	1 143 330	0	0	1 675 308	1 143 330
• Intérêts courus non échus	132 363	120 421	0	0	132 363	120 421
Avances et acomptes reçus sur commandes en-cours	307	3 763	0	0	307	3 763
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	196 883	192 825	14 757	4 906	211 640	197 731
Dettes fiscales et sociales	686 080	463 277	31 577	26 565	717 657	489 842
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	316 486	347 864	81 387	58 950	397 873	406 815
Autres dettes	121 998	142 356	590	27	122 587	142 383
Dettes <i>lease</i>	1 015 260	1 136 650			1 015 260	1 136 650
Produits constatés d'avance	78 334	97 274	0	0	78 334	97 274
Dettes (III)	6 968 310	6 354 004	2 872 961	2 905 467	9 821 636	9 259 472
Écarts de conversion passif (IV)	19 928	21 945	0	0	19 928	21 945
Total général (I + II + III + IV)	10 740 037	9 552 957	6 739 422	6 590 979	17 459 825	16 143 935

(1) Selon le niveau d'analyse (par établissement ou bien au niveau Epic), le classement comptable d'une entité bancaire peut-être au niveau de l'actif ou du passif.

6.4.3 ÉTATS FINANCIERS : COMPTE DE RÉSULTAT AU 31 DÉCEMBRE 2012

Compte de résultat	Opérateur de transport	Gestionnaire d'infrastructure	Neutralisation des opérations inter-établissements	Epic
PRODUITS D'EXPLOITATION	4 904 326	834 460	-831 515	4 907 272
Chiffre d'affaires	4 626 363	697 327	-831 515	4 492 176
• Produits du transport (prestations de service)	4 198 981	0		4 198 981
	135 434	696 081	-831 515	
• Produits des activités annexes	129 834	0		129 834
• Prestations de services autres que les produits de transport	158 111	1 246		159 358
• Ventes de produits résiduels	4 004	0		4 004
Produits divers	234 900	63 837		298 737
• Production stockée	-6 536	148		-6 387
• Production immobilisée	79 988	58 728		138 716
• Reprises sur provisions et transferts de charges	117 548	4 195		121 743
• Subventions d'exploitation	1 725	0		1 726
• Autres produits	42 174	765		42 939
Produits en atténuation des charges d'amortissements	43 063	73 296		116 359
• Reprise sur provisions spéciales de réévaluation	1 152	8 584		9 736
• Quote-part des subventions d'investissement virée au compte de résultat de l'exercice	41 911	64 712		106 624
CHARGES D'EXPLOITATION	4 553 296	635 152	-831 515	4 356 933
Consommations en provenance de tiers	1 564 304	190 472	-831 515	923 261
• Énergie	215 169	1 232		216 401
• Énergie électrique	95 842	668		96 510
• Carburants	104 403	114		104 518
• Chauffage	14 924	449		15 373
• Frais relatifs aux lignes affrétées	26 480			26 480
• Charges de circulation SNCF	19 393			19 393
• Matières et autres charges externes	1 303 262	189 240	-831 515	660 988
• Matières et fournitures diverses	164 088	22 739		186 827
• Autres charges externes	1 139 174	166 502	-831 515	474 161
Impôts, taxes et versements assimilés	163 704	45 260		208 964
Charges de personnel	2 333 004	113 641		2 446 644
• Salaires et traitements	1 630 664	80 722		1 711 386
• Charges sociales	682 525	32 919		715 444
• Résultat des régimes spéciaux	19 815			19 815
Dotations aux amortissements et aux provisions	459 798	284 728		744 526
• Sur immobilisations - dotations aux amortissements	392 591	282 321		674 912
• Sur immobilisations - dotations aux provisions	1 915	0		1 915
• Sur actif circulant - dotations aux provisions	4 771	126		4 898
• Pour risques et charges - dotations aux provisions	60 521	2 281		62 802
Autres charges	32 487	1 050		33 537

	Opérateur de transport	Gestionnaire d'infrastructure	Neutralisation des opérations inter-établissements	Epic
Compte de résultat				
RÉSULTAT D'EXPLOITATION (I)	351 030	199 308		550 339
Produits financiers	238 295	8	-123 526	114 777
• De participation	3 843	0		3 843
• D'autres valeurs mobilières et créances de l'actif immobilisé	80	6		86
• Autres intérêts et produits assimilés	107 520	1		107 521
	123 526	0	-123 526	
• Reprises sur provisions et transferts de charges	318	1		320
• Différences positives de change	605	0		605
• Produits nets sur ces. de valeurs mobilières de placement	2 402	0		2 402
Charges financières	346 138	123 526	-123 526	346 138
• Intérêts et charges assimilées	339 770	0		339 770
	0	123 526	-123 526	
• Dotations aux amortissements et aux provisions	5 780	0		5 780
• Différences négatives de changes	588	0		588
• Charges nettes sur cessions de valeurs mobilières de placement	0	0		0
Résultat financier (II)	-107 843	-123 518		-231 361
Résultat courant (I + II)	243 188	75 790		318 978
Produits exceptionnels	101 113	13 174		114 287
• Sur opérations de gestion	15 120	213		15 333
• Sur opérations en capital	81 514	11 729		93 244
• Produit <i>lease</i>	1 719			1 719
• Autres produits exceptionnels	146	1 125		1 270
• Reprises sur provisions et transferts de charges	2 614	106		2 720
Charges exceptionnelles	101 246	3 701		104 947
• Sur opérations de gestion.	4 980	3		4 983
• Autres charges exceptionnelles	94 161	3 698		97 859
• Dotations aux amortissements et aux provisions	2 105	0		2 105
Résultat exceptionnel	-133	9 473		9 340
Participation des salariés aux résultats	40 787	1 996		42 783
Impôts sur les bénéfices	0	0		0
Total produits	5 243 735	847 642	-955 041	5 136 336
Total charges	5 041 467	764 375	-955 041	4 850 801
RÉSULTAT	202 267	83 267		285 534

7 • ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Dans le cadre de l'application des dispositions de la loi ORTF, la RATP et le Stif ont demandé conjointement la mise en œuvre d'une procédure d'arbitrage pour déterminer le montant des indemnités au titre des biens propres transférés du Stif à la RATP au 1^{er} janvier 2010. Ce montant a été fixé à 200 M€ dans le cadre d'un arrêté interministériel publié le 16 février 2013. La loi ORTF étant le fait générateur de cet événement, l'indemnité a été comptabilisée dans les comptes clos au 31 décembre 2012 en immobilisations avec constatation en contrepartie d'une dette à l'égard du Stif d'égal montant. Compte tenu de la date de publication de l'arrêté interministériel, il n'a pas été possible de disposer avant l'arrêté des comptes des informations nécessaires pour affecter cette indemnité bien par bien, ni de constater les amortissements le cas échéant. Cette répartition sera effectuée sur l'exercice 2013 et permettra d'établir la distinction entre éléments amortissables et non amortissables.

EN PRATIQUE

Les rapports d'activité, de développement durable
et le rapport financier du groupe RATP
sont également disponibles sur le site internet du Groupe :
www.ratp.fr, dans l'entrée « Groupe ».



Direction de la communication
54, quai de la Rapée
75 599 PARIS CEDEX 12

www.ratp.fr

Conception graphique et réalisation :  VERBE

Crédit photos : © RATP/Denis Sutton - Jean-François Mauboussin

Impression : Optimisa

Imprimé sur papier X-Per, de la gamme « écologique naturel » des papeteries Fedrigoni
certifié FSC (Forest Stewardship Council) garantissant sur papier issu de forêts gérées durablement.
Mai 2013



GROUPE  RATP

Direction de la communication
54, quai de la Rapée
75599 PARIS CEDEX 12

www.ratp.fr