

01

02

03

04

05

06

07

08

09

A

B

C

D

E

F



# SOMMAIRE



**4** Rapport de gestion

**14** Rapport du président

**35** Comptes consolidés

**84** Comptes sociaux

## 1 / L'EPIC RATP

### 1.1 Les tendances 2010

L'année 2010 est la troisième année de mise en œuvre :

- du contrat STIF RATP et de ses modalités de rémunération,
- du plan d'entreprise de la RATP et de la productivité de 2 % au total dont 1,5 % à offre constante.

Après une première année 2008 très favorable, l'année 2009 a été marquée par la récession économique et l'année 2010 reste une année de transition.

Le trafic, après son plafonnement de 2009, repart en hausse sensible (+39 millions de voyages, +1,3 %), sous l'effet de la tarification sociale et de l'offre nouvelle 2009 et 2010 ; toutefois le trafic payant après une baisse de -1 % en 2009 augmente à peine (+0,3 %) en 2010.

Le chiffre d'affaires à 4 202 M€ augmente en apparence de +1,6 %, mais en fait de +3,1 %, pour +1,5 % en 2009 (impact réforme taxe professionnelle cf. § 1.3.1). Il augmente en conséquence plus vite que les charges de fonctionnement : +2 %.

La performance économique se redresse après un léger recul en 2009. L'excédent brut d'exploitation à 909 M€ progresse de 7,5 % par rapport à 2009 (846 M€) mais retrouve à peine son niveau, certes élevé, de 2008 à 913 M€. Il tient compte de la productivité réalisée, conforme à l'objectif de chacune des années 2008 à 2010.

La capacité d'autofinancement (CAF) pérenne à 655 M€ progresse également de 6,7 %.

Elle contribue au financement d'un programme d'investissements qui s'est élevé en 2010 à 1 250 M€.

### 1.2 Les événements majeurs

#### Règlement européen relatif aux services publics de transport de voyageurs

Le règlement européen relatif aux services publics de transport de voyageurs (règlement OSP) adopté le 23 octobre 2007 est entré en vigueur le 3 décembre 2009. Aucun décret d'application n'est néanmoins paru à ce jour.

Il limite dans le temps la durée des droits d'exploitation des lignes confiées aux opérateurs de transport public et reconnaît à la RATP la qualité de gestionnaire de l'infrastructure des réseaux de métro et de RER.

Le nouveau contrat à passer avec le STIF début 2012 tiendra compte de ces dispositions.

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

#### 1.3.1 Le résultat de l'exercice

En M€

	2010	2009	2010/2009
Chiffre d'affaires	4 202	4 134	+1,6 %
Charges de fonctionnement nettes*	3 292	3 288	+0,1 %
Excédent brut d'exploitation (EBE)*	909	846	+7,5 %
CAF	655	639	+2,5 %
Résultat net	183	153	+19,9 %
CAF pérenne **	655	614	+6,7 %
Résultat net pérenne ***	141	83	+70 %

\* Hors provisions ; dans les résultats 2008 et 2009, ce sont un EBE et une CAF après provisions qui étaient présentés en conformité avec la maquette du contrat STIF ; la présentation en gestion est modifiée dans le présent rapport de gestion.

\*\* Pérenne : hors effet « cash » de dénouement des leasehold en 2009

\*\*\* Pérenne : hors reprise de la provision pour contrôle fiscal en 2010 ; hors effet comptable des dénouements des leasehold en 2009

La progression du chiffre d'affaires, en apparence de +1,6 %, atteint en fait +3,1 % pour +1,5 % en 2009. En effet, la réforme de la taxe professionnelle a induit en 2010 une baisse de 61 M€ de nos charges et des concours du STIF (remboursement à l'euro l'euro), le STIF prenant à sa charge l'IFER directement.

Cette évolution résulte pour l'essentiel :

- de l'indexation de la rémunération de la RATP (indice STIF) : +1,5 % ;
- de l'accroissement de l'offre STIF (complément en année pleine) : +0,2 % ;
- de la couverture contractuelle par le STIF des coûts de fonctionnement et charges de capital prévues au contrat +0,8 % ;
- de divers autres facteurs globalement à la hausse, produits commerciaux annexes notamment : +0,6 %.

Le chiffre d'affaires comprend les produits du contrat (recettes voyageurs et concours du STIF) pour 3 887 M€ ainsi que 315 M€ d'autres recettes.

Les recettes voyageurs à 2 044 M€ augmentent de +3,6 % dont +3,3 % au titre des tarifs publics moyens (le reliquat est un effet volume global de trafic payant légèrement favorable +0,3 %).

Les contributions STIF baissent de -1,2 %.

La contribution exploitation du STIF à 812 M€ baisse de -5,9 % à cause d'une baisse en volume prévue dans la maquette et du relèvement des tarifs publics supérieurs de +3,3 % à l'actualisation de la rémunération totale (indice STIF qui atteint +1,5 % en 2010).

La contribution investissement à 837 M€ progresse de +6,3 % afin de couvrir les charges de capital pérennes prévues au contrat.

Les autres recettes, à +6,8 %, rattrapent et au-delà leur point bas de 2009 affecté par la conjoncture.

La progression des charges de + 2,0 % inclut essentiellement :

- +1,5 % d'inflation : +49 M€ ;
- +0,2 % d'accroissement d'offre : +8 M€ (incidence en année pleine du tramway T2 à Porte de Versailles, notamment) ;
- + 0,6 % de facteurs externes (énergie +13 M€ dont carburants +10 M€ ; impôts +7 M€) : + 20 M€ ;
- +0,5 % de MSPA au dessus de l'inflation : +18 M€ ;  
La MSPA s'élève à 2,2 % pour 1,5 % d'inflation, l'écart de 0,7 % pondéré par la proportion de la masse salariale dans le total des charges (72 %) atteint +0,5 % ;
- +0 % d'évolutions de gestion : elles traduisent notamment une baisse en volume des matières et autres charges externes (MACE) récurrentes de -3 M€, ainsi qu'une hausse globale très limitée des besoins nouveaux en effectifs (+35 emplois) ;
- -1,5 % de productivité : -50 M€. Il s'agit d'économies réalisées tant en frais de personnel pour 41 M€ (787 emplois) qu'en MACE pour 9 M€ (productivité achats et productivité physique). Cette productivité de -50 M€ est supérieure à celle inscrite au contrat (17 M€) comme le prévoit le plan d'entreprise ;
- +0,6 % de facteurs non récurrents : +20 M€ avec des rattrapages de taxes, des frais de sortie de Transdev, etc.

L'excédent brut d'exploitation ou différence entre le chiffre d'affaires et les charges de fonctionnement (avant amortissements et provisions) atteint 909 M€ en 2010, il se redresse par rapport à 2009 (846 M€) mais retrouve à peine son niveau, certes élevé, de 2008 à 913 M€. Il tient compte de la productivité réalisée, conforme à l'objectif (49 M€ en 2010 pour 47 M€ en 2009).

Les amortissements baissent de -5 M€, notamment à cause d'un creux dans les plans d'amortissement du matériel RER, dans l'attente des livraisons de MI09. Le compte d'immobilisations en cours au bilan progresse fortement avec + 370 M€ de MI09.

Les provisions se traduisent comme en 2009 par une reprise nette, majorée en 2010 de l'impact du contrôle fiscal pour +42 M€.

Les frais financiers augmentent modérément de +6 M€.

Le nouveau protocole intéressement 2010 / 2012 avec plafonnement à 2,4 % de la masse salariale au lieu de 2 % majore cette rubrique de +8 M€. Les opérations exceptionnelles incluent l'impact de réformes de biens

immobilisés d'une part, de la cession du terrain de la Croix de Berny (hors CAF) d'autre part.

La CAF à fin décembre 2010 progresse de 614 M€ (hors *lease*) en 2009 à 655 M€, soit +41 M€, mais reste en retrait de 25 M€ par rapport à l'objectif fixé au budget : 680 M€.

Elle contribue au financement d'un programme d'investissements qui s'est élevé en 2010 à 1 250 M€, c'est-à-dire au niveau de 2009, année de plein effet du plan de relance.

#### 1.3.2 La situation financière de l'EPIC

L'accroissement annuel de la dette atteint +111 M€ : l'endettement net s'élève ainsi à 4 934 M€ en 2010 pour 4 822 M€ fin 2009.

Ceci résulte :

- du maintien du rythme des paiements du matériel roulant sur le titre 4 dont le financement, à la différence des autres réseaux, est supporté par l'entreprise (y compris le nouveau matériel résultant de la mise en œuvre des extensions du Contrat de plan État Région (CPER) et des matériels liés à l'augmentation de l'offre) ;
- de l'effet induit, sur l'endettement de l'entreprise, de la part des infrastructures du CPER.

À une capacité d'autofinancement de 655 M€ se sont ajoutées la dotation en capital de 150 M€ prévue avec l'État dans le cadre du financement du Plan de relance 2009 versée en juillet 2010 et les subventions à hauteur de 325 M€ (dont 104 M€ versés par le STIF sur le matériel roulant).

Les investissements totaux s'élèvent à 1 250 M€ dont :

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

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

- 262 M€ d'investissements pour des travaux d'infrastructures sur des opérations du Contrat de plan et de projets État Région. L'année 2010 voit la continuation du développement de l'ensemble des projets du contrat de plan et de projets, les opérations rentrent en phase travaux et la hausse doit s'accroître en 2011 ;
- 267 M€ d'investissements pour les matériels roulants liés aux opérations d'augmentation de capacité de transport dont près de 226 M€ pour le matériel roulant MI09 du Plan de régularité ligne A du réseau express régional.

Le programme interne, qui réunit les titres 2 à 5 (amélioration de l'exploitation et gros entretien, modernisation, matériel roulant, participa-



tions financières, hors augmentation de capacité liée à l'offre), s'élève à 664 M€. On note que :

- 395 M€ de dépenses liées à la modernisation, au gros entretien et à l'amélioration de l'exploitation retrouvent leurs niveaux d'avant Plan de relance ;
- 268 M€ de dépenses liées aux matériels roulants (titre 4 hors augmentation de capacité de transport). Ces dépenses portent essentiellement sur des approvisionnements et des livraisons de nouveaux matériels (MF2000 et MP05) ainsi que sur la rénovation des matériels roulants (MF77 et MI79).

## 1.4 Les perspectives

Le compte de résultat 2011 sera le dernier établi sous le régime du contrat actuel, dans la continuité des années précédentes, faute de contexte réglementaire (décrets) et contractuel (nouveau contrat avec le STIF) permettant d'appliquer les nouveaux textes fondateurs.

Le nouveau contrat, dont le budget 2012 sera la première année, sera préparé et négocié en 2011 et intégrera dans ses modalités de rémunération deux changements majeurs de la loi ORTF :

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

L'année 2011 est marquée par le rétablissement escompté de la croissance de la CAF qui doit atteindre 746 M€ soit +13,9 % par rapport au résultat 2010. Une telle hausse est indispensable pour aider à financer un programme d'investissement record à 1 547 M€.

Dans ce contexte, la performance économique reste prioritaire, l'entreprise doit réaliser d'après son budget pour 2011 son engagement de productivité de 1,5 % par an hors croissance sur ses charges, avec une baisse équivalente de ses effectifs. La croissance du chiffre d'affaires à 2,9 % excède ainsi nettement une hausse des charges limitée à +0,9 %, ce qui permet de redresser l'excédent brut d'exploitation et partant la CAF.

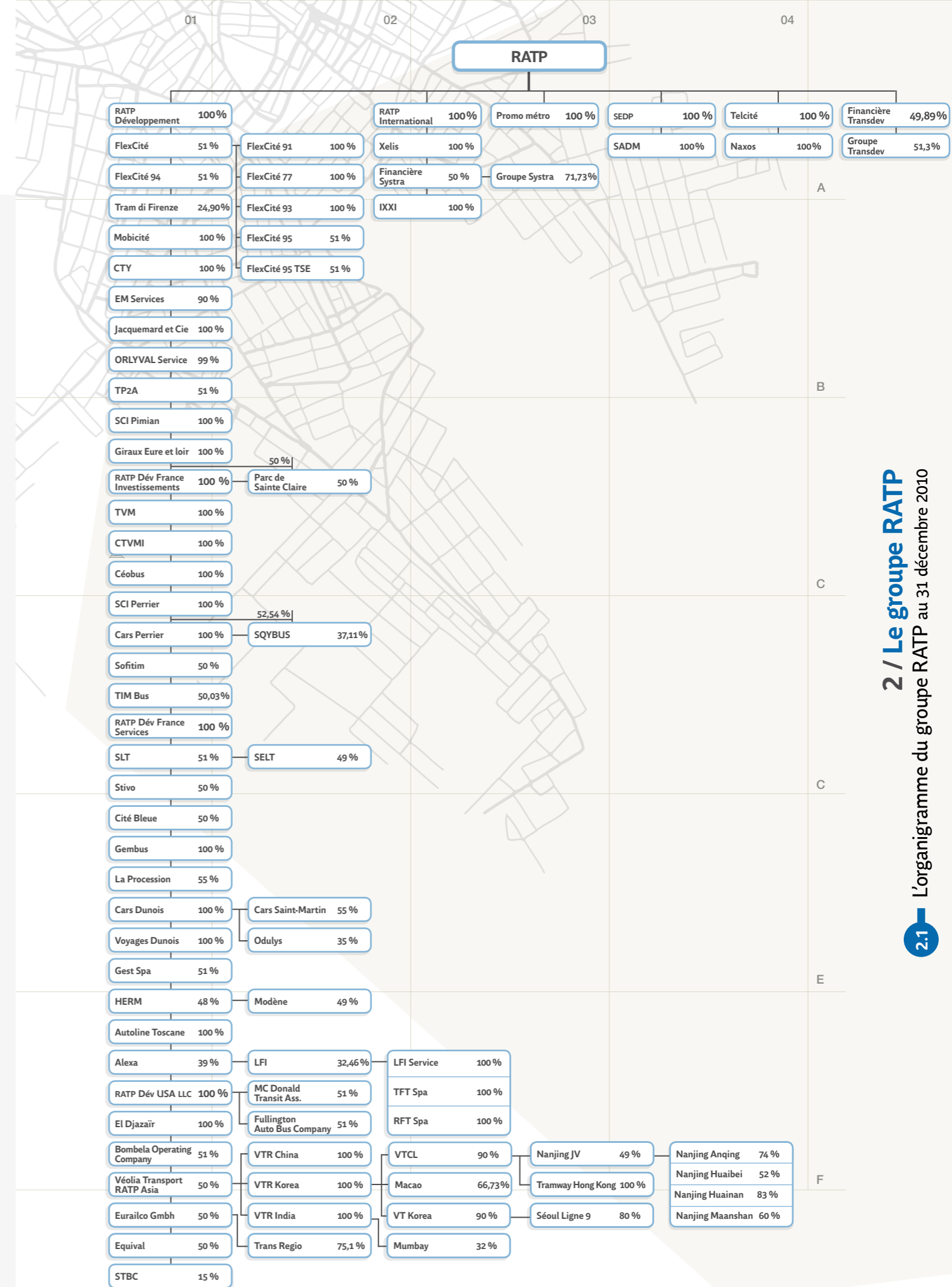
## 1.5 Modalités de recours aux instruments financiers

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 change 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 swaps* ;
- 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 un emprunt obligataire spécifique, avec une maturité inférieure ou égale à la maturité du sous-jacent.
  - RATP adosse à une dette à taux fixe un *swap* de taux receveur de taux fixe et payeur d'un taux variable, dont l'indexation est liée à la courbe de taux d'intérêt euros.
- La RATP peut être amenée à couvrir ses risques de prix des matières premières par la mise en place de produits financiers dont l'indexation est strictement identique aux conditions du contrat physique négocié avec les fournisseurs.

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

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



## 2.2 Les principales évolutions 2010

### 2.2.1 Pour le transport

#### • En France

- Une capacité de résistance des résultats malgré l'environnement économique (tensions sur les concours publics, réduction des dessertes des usines du secteur automobile) ;
- Un bon taux de réussite dans le fort renouvellement des contrats ou délégations de service public pour le transport des personnes à mobilité réduite : malgré une intensification de la concurrence, Flexcity a conservé le Val-de-Marne, gagné le Val-d'Oise et perdu tout comme l'autre sortant, les Yvelines ;
- Les réponses perdues aux appels d'offre sur les réseaux urbains d'Antibes et d'Arras, ainsi que sur le projet Autolib de la Ville de Paris ; le renouvellement des contrats de Jacquemard ;
- La conclusion pour l'ensemble des sociétés affiliées à Optile des nouveaux contrats avec le Syndicat des transports d'Île-de-France, dits de type II. Ces contrats entrent en vigueur pour la plupart au 1<sup>er</sup> janvier 2011 et s'achèvent au 31 décembre 2016 ;
- L'acquisition du groupe Cars Dunois Voyages permettant un renforcement de l'implantation de RATP Développement dans le Centre, en complément de Jacquemard et en anticipation des actifs à recevoir suite à la sortie de la RATP dans Transdev ; les sociétés entrantes sur 2 mois en 2011 exploitent différents services urbains à Châteaudun et Orléans, des services interurbains et scolaires dans le Loiret et l'Eure-et-Loir et opèrent également dans les services touristiques ;
- Le démarrage de la nouvelle filiale de services d'aide à la mobilité IXXI.

#### • À l'international

Une année 2010 qui aura démontré le savoir-faire technique du groupe avec la mise en service réussie de trois nouvelles lignes de transport :

- Le 14 février, l'inauguration de la ligne 1 du tramway de Florence, longue de 14 stations et 7,4 kilomètres, l'exploitation étant assurée pour une période de 30 ans ;
- La mise en service fin mai du premier métro automatique d'Amérique latine avec la ligne 4 du réseau de Sao Paulo ; le tronçon ouvert couvre 2 stations et la correspondance avec les autres lignes ;
- L'inauguration, le 5 juin, à Johannesburg du train le plus moderne et le plus rapide du continent africain, le Gautrain ; le tronçon ouvert pour la Coupe du monde de football relie l'aéroport au centre d'affaires de la capitale économique de l'Afrique du Sud ; l'exploitation de la ligne est assurée pour une période de 15 ans.

En Asie, dans le cadre du partenariat avec Véolia Transport :

- La finalisation des accords conclus en 2009 avec l'achat de 50 % des parts de Véolia en Inde (société de développement et contrat d'exploitation de la ligne 1 de Mumbai) ;
- La préparation de l'exploitation d'un ensemble de lignes d'autobus gagnées à Macao pour une mise en service programmée courant août 2011.

Du point de vue commercial, la signature des accords de partenariat stratégique avec l'exploitant de lignes d'autobus SAPTCO pour les projets ferroviaires de la région du Golfe.

Le groupe a connu par ailleurs des aléas externes sur certains projets d'infrastructure nouvelle (abandon post-électoral des projets ferroviaires de Trinidad et tramway de Mexico, retards économiques pour le tramway Al Safouh de Dubaï et retards renouvelés sur le métro d'Alger).

**S'agissant de Transdev**, la signature en mai 2010 de l'accord matérialisant la sortie de la RATP du capital de Transdev en contrepartie d'actifs reçus des deux groupes destinés à fusionner : Veolia Transport et Transdev.

Les conditions suspensives doivent être levées dans leur ensemble courant février 2011 ce qui permet de planifier la mise en œuvre des accords et le transfert opérationnel pour mars 2011.

La RATP apportera à son tour les actifs à RATP Développement par augmentation de capital. Le Groupe RATP pourra alors consolider une vingtaine d'entités. Leur chiffre d'affaires 2010 est supérieur à 350 M€ et se répartit en Angleterre (Londres et Bournemouth), en Italie (Gênes et Belluno), en France (urbain et interurbain dans le Centre, l'Est et la Haute-Savoie) et en Suisse.

RATP Développement a mené pendant la période intermédiaire la réorganisation nécessaire au pilotage de ces nouveaux actifs par la création de *business unit*, le renforcement des fonctions centrales et l'adaptation de sa gouvernance. De même, le siège a engagé de lourds investissements pour l'intégration technique et opérationnelle des entités.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010, la RATP ne consolide plus les résultats de Transdev. Au 31 décembre 2010, la RATP ne peut donc pas en outre constater la plus-value de cession et a fortiori une quelconque contribution des actifs à recevoir.

### 2.2.2 Pour l'ingénierie

- Pour Xelis, l'obtention de nouveaux contrats avec RFF (prolongement de la ligne E du RER vers Nanterre, travaux de voies à Rueil-Malmaison) ainsi que des contrats portant sur des projets de tramways hors Île-de-France (Toulouse, Saint-Genis-Pouilly), ou encore les premières études dans le cadre du Grand Paris ;
- Un bon résultat d'ensemble pour le groupe Systra, la nouvelle hausse de l'activité étant toutefois plus mesurée et obtenue par la seule Systra SA. La société bénéficie encore de ses contrats au Moyen-Orient ainsi que de la montée en régime du contrat Crossrail à Londres pour la construction de la première ligne « RER ». Les filiales de Systra restent pénalisées par l'environnement dégradé de leurs marchés traditionnels ;
- La signature du protocole d'accord entre la RATP et la SNCF prévoyant de renforcer la place de Systra comme leader mondial de l'ingénierie du transport public par l'apport des filiales Inexia de la SNCF et Xelis, tout en conservant la parité RATP-SNCF au capital de Systra. Cette opération n'a aucune incidence à la clôture de l'exercice 2010, la mise en œuvre de l'accord étant attendue courant 2011.

### 2.2.3 Pour la valorisation des espaces

En ce qui concerne la valorisation des espaces, des efforts soutenus pour l'attractivité du réseau avec la politique de renouvellement des enseignes déployées par Promo Métro et les raccordements opérés par Telcité vers les centres de traitement de données (les *data center*). La SEDP, quant à elle, étend sa mission de gestion du patrimoine au groupe mutualiste de la RATP.

## 2.3 Les résultats consolidés au 31 décembre 2010

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

- Le chiffre d'affaires, en progression de 3,1 % par rapport au 31 décembre 2009 ;
- Le résultat d'exploitation, en progression de 27 % par rapport au 31 décembre 2009 ;
- Le résultat net part du groupe, d'un montant de 186,2 M€, en hausse de 3,4 M€ par rapport au 31 décembre 2009 ;
- Les capitaux propres, en progression de plus de 317 M€ par rapport à fin 2009 ;
- Et l'endettement net, en hausse de 58 M€ par rapport à fin 2009.

D'une façon générale, on observe que la part de la RATP dans les indicateurs reste prépondérante.

Les investissements progressent de 3 % et s'établissent à 1 262 M€, répartis à 98 % sur la RATP et 2 % sur les filiales.



### 2.3.1 Chiffre d'affaires consolidé

La contribution de la RATP s'établit en hausse de 1,5 % qui traduit principalement l'actualisation de la rémunération versée par le STIF. L'effet accroissement de l'offre est marginal. Le trafic, après son plafonnement de 2009, repart en hausse sensible (+39 millions de voyages, +1,3 %), sous l'effet de la tarification sociale et des compléments d'offre de 2009 ; toutefois le trafic payant après une baisse de -1 % en 2009 augmente à peine (+0,3 %) en 2010.

La contribution des filiales augmente beaucoup plus vite, soit 21,6 % entre décembre 2009 et décembre 2010, du fait notamment de :

- La mise en service en Afrique du Sud et à Florence ;

- L'effet année pleine de la croissance externe réalisée fin 2009 aux États-Unis et des gains de position en France (Gembus, La Roche-sur-Yon, Dunois) ;
- L'effet année pleine de la consolidation de Modène (impact de 2,7 M€) ;
- La progression, plus mesurée en 2010, du chiffre d'affaires de Systra, l'évolution favorable observée pour Systra SA (contrats au Moyen-Orient et Crossrail) compensant plus que largement le recul enregistré dans les filiales ;
- La progression du chiffre d'affaires hors RATP de Xelis.

Au total, la part des filiales dans le total du chiffre d'affaires passe ainsi de 7,8 % à 9,2 %.

Chiffre d'affaires en millions d'€	2009		2010		Variation
	Montant	Part en %	Montant	Part en %	En %
<b>Transport</b>					
• RATP (a)	4 085,0	92,2	4 147,4	90,8	1,5
• RATP Développement, RATPI et IXXI	181,0	4,1	250,5	5,5	38,4
	4 266,0	96,2	4 398,0	96,2	3,1
<b>Ingénierie (Systra et Xelis)</b>	128,2	2,9	131,3	2,9	2,4
<b>Valorisation des espaces</b>					
• Promo Métro	19,0	0,4	20,1	0,4	5,8
• Télécommunications	18,6	0,4	19,2	0,4	3,2
• Immobilier	0,8	0,0	1,6	0,0	94,3
	38,4	0,8	40,8	0,9	6,3
<b>Ensemble (b)</b>	<b>4 432,6</b>	<b>100</b>	<b>4 570,1</b>	<b>100</b>	<b>3,1</b>
<b>Ensemble (b)</b>	<b>4 432,6</b>	<b>100</b>	<b>4 570,1</b>	<b>100</b>	<b>3,1</b>
<b>Contribution des filiales (b - a)=(c)</b>	<b>347,6</b>	<b>7,8</b>	<b>422,7</b>	<b>9,2</b>	<b>21,6</b>

### 2.3.2 Résultat opérationnel (Ebit)

À fin décembre 2010, le résultat opérationnel (avant frais financiers) se compare ainsi par rapport à fin décembre 2009 :

Ebit en millions d'€	2009	2010	Variation
<b>Transport</b>			
RATP (a)	303,0	391,4	88,4
RATP Développement, RATPI et IXXI	7,1	8,3	1,3
TRANSDEV			
	310,1	399,8	89,7
<b>Ingénierie (Systra et Xelis)</b>	10,0	8,3	-1,7
<b>Valorisation des espaces</b>			
Promo Métro	0,5	0,6	0,1
Télécommunications	3,8	3,9	0,1
Immobilier	0,4	0,4	0,1
	4,6	4,9	0,3
<b>Ensemble (b)</b>	<b>324,7</b>	<b>412,9</b>	<b>88,2</b>
<b>Contribution des filiales (b - a)</b>	<b>21,7</b>	<b>21,5</b>	<b>-0,1</b>

Le résultat opérationnel progresse de 88,2 M€.

La contribution de la RATP est en forte hausse de près de 88 M€, ramenée à 46 M€ si l'on ne tient pas compte de la reprise de la provision pour contrôle fiscal. De fait, la rentabilité de la RATP progresse d'un point, les charges de fonctionnement augmentant moins vite que le chiffre d'affaires ; par ailleurs les amortissements sont inférieurs au niveau de 2009.

La contribution des filiales passe de 21,7 M€ à 21,5 M€, soit -0,2 M€. Cette stabilité recouvre une hausse sur le transport et la valorisation, et une baisse sur l'ingénierie.

Les filiales de transport bénéficient des mises en exploitation en Afrique du Sud, en Italie, des performances de l'Open Tour, ainsi que de la sortie de la contribution négative d'Eurailco (les résultats n'étant plus consolidés dans le cadre des opérations de débouclage des sociétés communes, concomitantes à la sortie de Transdev). Ces performances permettent de compenser les coûts d'intégration des actifs à recevoir de Transdev et Veolia.

Sur l'ingénierie, Systra réalise un bon niveau d'activité mais sans atteindre la performance exceptionnelle de 2009. On soulignera la forte croissance de la contribution de Xelis.

### 2.3.3 Résultat net consolidé

Le résultat net part groupe au 31 décembre 2010, se compare ainsi à fin décembre 2009 :

Résultat net en millions d'€	2009	2009 Proforma (*)	2010	Variation (*)	Variation
<b>Transport</b>					
RATP (a)	164,4	164,4	176,3	11,9	11,9
RATP Développement, RATPI et IXXI	0,4	1,9	0,5	-1,4	0,2
TRANSDEV	8,5	0,0	0,0	0,0	-8,5
	173,2	166,3	176,8	10,6	3,6
<b>Ingénierie (Systra et Xelis)</b>	6,5	6,5	6,1	-0,4	-0,4
<b>Valorisation des espaces</b>					
Promo Métro	0,4	0,4	0,5	0,1	0,1
Télécommunications	2,5	2,5	2,6	0,1	0,1
Immobilier	0,3	0,3	0,3		
	3,2	3,2	3,3	0,1	0,2
<b>Ensemble (b)</b>	<b>182,8</b>	<b>175,9</b>	<b>186,2</b>	<b>10,3</b>	<b>3,4</b>
<b>Contribution des filiales (b - a)</b>	<b>18,4</b>	<b>11,6</b>	<b>9,9</b>	<b>-1,6</b>	<b>-8,5</b>

(\*) afin de présenter les variations sur un périmètre constant, le 2009 proforma est retraité des contributions des filiales destinées à être cédées et donc non intégrées en 2010.

Le résultat consolidé part du groupe progresse de 3,4 M€ et de 10,3 M€ par rapport au proforma 2009, neutralisé des actifs Transdev.

La contribution de la RATP est en hausse de 11,9 M€. Elle bénéficie comme en 2009 d'un élément non récurrent favorable : dénouement de certaines opérations de *leasehold* pour 70 M€ en 2009, reprise de provision pour contrôle fiscal de 42 M€ en 2010, retraité de ces éléments, la progression est réhaussée à près de 40 M€.

La contribution des filiales passe de 11,6 M€ à 9,9 M€, soit -1,6 M€. L'application des normes comptables dans le traitement de la sortie de la RATP dans Transdev conduit à comparer l'exercice 2010 par rapport au proforma 2009.

Le pôle transport, hors Transdev, montre une belle résistance malgré un environnement moins favorable (progression du gazole, baisse des activités périphériques, absence de régularisation rétroactive favorable de contrats d'exploitation en France), les frais de démarrage d'Ixxi et les coûts d'intégration des nouveaux actifs.

Pour l'ensemble RATP Développement, on note une forte progression de l'Asie (en contribution positive), de l'Afrique du Sud, de l'Italie, et, en France, de l'Open Tour.

Contrairement aux tendances observées au 30 juin, le pôle ingénierie est en recul à fin d'année. Si Systra SA enregistre toujours une bonne profitabilité sur ses contrats, celle-ci ne permet plus de compenser les difficultés des filiales. Notons également qu'à fin d'année, le groupe ne bénéficie plus de gains de change significatifs sur le dollar comme au 30 juin 2010.

Les filiales de Valorisation des Espaces sont en progression grâce à un bon niveau d'activité, et ce malgré les produits non récurrents constatés en 2009 sur les télécoms.



### 2.3.4 Capitaux propres consolidés

L'évolution des capitaux propres consolidés entre fin 2009 et fin 2010 s'analyse comme suit :

Capitaux propres en millions d'€	2009	2010	Variation
<b>RATP (a)</b>	2 223,5	2 524,6	301,1
<b>Apport des filiales de Transport</b>			
RATP Développement, RATPI et IXXI	-16,8	-5,5	11,3
Transdev	8,5	8,5	0,0
	2 215,2	2 527,6	312,4
<b>Apport des filiales d'Ingénierie</b>	13,3	17,8	4,5
<b>Apport des filiales de valorisation des espaces</b>			
Promo Métro	1,4	1,4	0,0
Télécommunications	17,8	18,8	1,0
Immobilier	2,3	1,5	-0,8
	21,5	21,7	0,2
<b>Ensemble (b)</b>	2 250,0	2 567,2	317,2
<b>Contribution des filiales (b – a)</b>	<b>26,5</b>	<b>42,5</b>	<b>16,0</b>

Globalement le montant total des capitaux propres consolidés passe de 2 250 M€ à 2 567,2 M€, soit une augmentation de 317,2 M€ dont plus de 301 M€ pour la RATP et 16 M€ pour les filiales.

Les capitaux propres de la RATP enregistrent en effet la dotation en capital de l'État de 150 M€, le résultat de l'exercice, ainsi qu'un effet globalement défavorable des normes IFRS du fait notamment de la baisse du taux d'actualisation de 4,75 % à 4 % sur les engagements envers le personnel.

En ce qui concerne les filiales, on relève notamment à fin décembre 2010 :

- Un apport négatif des filiales de transport (hors Transdev,) correspondant aux investissements effectués par RATP Développement, diminués cependant d'un tiers compte tenu d'un effet de conversion de 4,8 M€ sur les entités asiatiques principalement ;
- Un apport inchangé de Transdev, compte tenu de l'accord de sortie ;
- Un apport en progression de 34 % de l'ingénierie, qui s'ajoute aux dividendes perçus depuis 2006 ;
- Un apport globalement stable des filiales de valorisation, qui distribuent l'essentiel de leur résultat à la RATP.

### 2.3.5 L'endettement net consolidé

L'évolution de l'endettement net consolidé entre le 31 décembre 2009 et le 31 décembre 2010 se présente comme suit :

Capitaux propres en millions d'€	2009	2010	Variation
<b>Endettement net social RATP et autres retraitements IFRS</b>	4 821,6	4 933,7	112,1
Crédit-bail RATP	39,0	27,9	-11,1
Impact IAS 39	-44,3	-69,0	-24,7
<b>Endettement net RATP y.c. Crédit-bail</b>	4 816,3	4 892,6	76,3
<b>Endettement net autres sociétés Transports</b>	7,2	-12,3	-19,5
<i>Endettement net Transports</i>	4 823,5	4 880,3	56,8
<i>Endettement net Ingénierie</i>	-8,6	-11,0	-2,4
<i>Endettement net Valorisation des espaces</i>	-19,6	-15,9	3,7
<b>Endettement net consolidé</b>	4 795,3	4 853,3	58,0
<b>Endettement net total des filiales</b>	-21,0	-39,3	-18,3

La hausse de l'endettement net consolidé au 31 décembre 2010 provient essentiellement de la RATP en raison de ses conditions de financement des investissements. La hausse est limitée en 2010, du fait de la dotation en capital pour 150 M€ et de l'évolution du besoin en fonds de roulement.

Les filiales contribuent pour leur part à un désendettement, car elles présentent une trésorerie nette positive. En ce sens, on soulignera notamment l'évolution de l'endettement sur le pôle transport, avec la contribution positive de Boc et les variations de périmètre (entités Dunois, sortie de Trans Regio).

La dette nette des filiales du transport tient compte de la dette née du put de sortie exerçable par les minoritaires de Fullington.

Le pôle des sociétés de valorisation contribue au désendettement du groupe. Enfin, on note la progression mesurée de la trésorerie excédentaire de l'ingénierie compte tenu d'un besoin en fonds de roulement important chez Systra.

## 3 / Autres informations

### 3.1 Tableau des résultats consolidés depuis 2006

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

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

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

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

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

Dettes fournisseurs en K€	2009	2010
<b>Factures échues</b>	<b>7 865,38</b>	<b>20 977,67</b>
>60 jours	932,05	5 307,53
de 31 à 60 jours	93,95	2 304,56
de 1 à 30 jours	6 839,38	13 365,58
<b>Factures non échues</b>	<b>188 740,13</b>	<b>126 529,96</b>
de 0 à 30 jours	170 083,49	111 075,46
de 31 à 60 jours	8 313,63	8 964,78
>60 jours	10 343,02	6 489,72

# 14 Rapport du président

sur les conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil d'administration et sur les procédures de contrôle interne au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2010

- 15 Introduction
- 15 Le conseil d'administration
- 18 L'organisation du dispositif de contrôle interne
- 23 Les procédures internes relatives au contrôle comptable et financier
- 25 Annexes

## Rapport du président Introduction

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

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

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

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

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

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

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

Le conseil d'administration est le garant de la pertinence de l'organisation du contrôle interne : la première partie du présent rapport décrit le fonctionnement et les éléments marquants de ses travaux au cours de l'année 2010. 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 25 février 2011. Compte tenu de l'évolution législative intervenue en 2008, il a été approuvé par une délibération du conseil d'administration de l'entreprise<sup>1</sup> du 11 mars 2011.

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 gouvernement d'entreprise, 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 n°84-276 du 13 avril 1984, modifié par les décrets n°2004-500 du 7 juin 2004 et n°2006-1018 du 11 août 2006 (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 des transports, le Plan d'entreprise et les décisions dans le cadre du contrat de projets entre l'État et la Région. La préparation de ses délibérations est assurée par trois commissions permanentes, la commission du développement et de la modernisation technique et technologique, la commission économique et stratégique et la commission de l'innovation et du service aux clients.

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

Le conseil approuve les marchés supérieurs à 16 M€, après avis de la commission de la modernisation technique et technologique et du transport.

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 tout bien immobilier, 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 de rendre compte au conseil à sa plus prochaine séance ordinaire.

La durée du mandat des administrateurs est de cinq ans. Ils ne peuvent exercer plus de trois mandats consécutifs. 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 desdits mandats. Pour les membres de la catégorie des personnes physiques, 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. En 2010, les indemnités versées aux administrateurs pouvant y prétendre se sont élevées à 11 692 €.

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 personnes physiques. C'est ainsi que ces indemnités applicables aux administrateurs présents aux séances du conseil d'administration et aux séances des deux commissions du conseil ont été fixées à 148 € par séance de conseil, et à 74 € par séance de commission, de comité ou de groupe de travail créé par le conseil, à dater du 1<sup>er</sup> janvier 2007, à la suite de la séance du conseil d'administration du 9 février 2007.

En termes d'évaluation des travaux du conseil, le président avait chargé au second semestre 2008 les deux présidents de commission d'une mission sur le fonctionnement et la gouvernance du conseil d'administration. Cette mission, qui a duré neuf mois, a donné lieu à de nombreuses améliorations de la gouvernance adoptées en juin 2009. L'entreprise réfléchit aujourd'hui aux modalités de la prochaine évaluation.

## 1.2 Les éléments marquants des travaux du conseil en 2010

### 1.2.1 L'évolution du cadre institutionnel de la RATP et le projet du Grand Paris

Le président a très régulièrement informé les membres du conseil et sollicité leur avis sur les évolutions majeures pour l'avenir de l'entreprise que constituent :

- L'entrée en vigueur du règlement OSP, qui met un terme à la situation particulière de l'Île-de-France en matière d'organisation des transports ;
- La loi relative à l'Organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF), qui confie à la RATP la mission de gestionnaire d'infrastructure avec la mise en place d'une comptabilité séparée de celle de l'EPIC au 1<sup>er</sup> janvier 2012 (des points d'avancement ont été présentés lors des séances du conseil des 31 août et 22 octobre 2010) ;
- La loi relative au Grand Paris.

Ces sujets ont donné lieu à des échanges notamment lors d'un débat stratégique dans le cadre de la séance du conseil du 9 juillet 2010.

Le président a également informé et sollicité l'avis des administrateurs sur la nécessité pour l'entreprise de disposer de sa propre filiale d'ingénierie. Le conseil a ainsi débattu du rapport sur le groupe Systra et l'avenir de l'ingénierie française dans le domaine des transports lors de la séance du 31 août 2010. Le président a également convoqué une réunion informelle du conseil le 28 octobre 2010 pour échanger sur l'avenir de Systra.

### 1.2.2 Une accélération de la politique de développement de la RATP

Le conseil a été consulté et tenu informé tout au long de l'année par le président des évolutions de la politique de développement et, notamment, de la question de la sortie de la RATP du capital de Transdev. Le conseil, lors de la séance exceptionnelle du 27 avril 2010, a approuvé l'ensemble des dispositions qui lui ont été présentées en ce sens, ouvrant ainsi la voie à une accélération du développement de RATP Dev en dehors des frontières de l'Île-de-France.

Dans l'attente du *closing* de l'opération, le conseil a examiné le plan d'actions et le budget 2011 de RATP Dev, de même que le budget consolidé du Groupe RATP pour l'exercice 2011.

Le conseil a approuvé, lors de la séance du 25 novembre 2010, le projet de modification de la gouvernance de RATP Dev, en liaison avec le changement de taille et la diversification des activités de cette filiale. Celle-ci passe ainsi du statut de société anonyme à conseil d'administration à celui de société anonyme à directoire et conseil de surveillance, le président Mongin assurant la présidence du conseil de surveillance. L'évolution de cette gouvernance a pour objectif de s'assurer qu'aucune divergence de stratégie globale n'existe entre la RATP et sa filiale, la gouvernance globale du groupe restant de la responsabilité du conseil d'administration de l'EPIC. Il est notamment prévu que le président rende compte au conseil d'administration des travaux du conseil de surveillance de RATP Dev, dont le rapport trimestriel est présenté en commission économique du conseil.

### 1.2.3 La maîtrise des éléments financiers

Le conseil a arrêté les comptes de l'année 2009, et pour la première fois, en application de la directive Transparence, examiné et arrêté dans les deux mois après la fin de l'exercice le bilan au 30 juin 2010, le compte de résultats semestriels au 30 juin 2010 et les comptes consolidés au 30 juin 2010.

Il a également approuvé les budgets d'exploitation et le programme d'investissements 2011 de l'entreprise lors de la séance du 25 novembre 2010. Le budget de l'année 2011 est un budget de transition puisqu'il est le dernier du contrat avec le STIF, le dernier également établi sous le régime financier actuel puisque la loi ORTF change les dispositions pour les années suivantes. Le programme d'investissements 2011, en hausse de 12 % par rapport à 2010, prévoit l'aug-

mentation de la capacité de transport (sur les différents réseaux, RER, métro et tramway) et la continuation de l'optimisation des solutions techniques visant à désaturer les lignes les plus chargées.

Le président-directeur général a également organisé un groupe de travail sur la soutenabilité financière de la RATP, dans le cadre de l'entrée en vigueur de la loi ORTF. Le groupe de travail constitué a également examiné les conclusions du relevé de constatations provisoires d'une enquête de la Cour des comptes qui a repris à son compte le constat de l'accroissement de la dette de la RATP ainsi que le mécanisme de sa formation. Le rapport de la Cour des comptes considère que les textes majeurs que sont le règlement OSP et surtout l'adoption de la loi ORTF portent en eux-mêmes les principes de la résolution de la problématique de la dette.

Le groupe de travail compétitivité a poursuivi son activité de comparaison des coûts par activité de la RATP avec l'extérieur.

Enfin, le comité d'audit a conduit ses travaux en validant la construction des comptes annuels et semestriels consolidés, en examinant les risques relatifs aux filiales, contribuant ainsi à assurer la sécurité financière de l'entreprise. La séance du comité d'audit qui s'est tenue le 11 juin 2010 a essentiellement porté sur les conséquences comptables à tirer de l'entrée en vigueur de la loi ORTF. Il a examiné le bilan des audits réalisés en 2010 par l'inspection générale / Audit interne et entendu le compte rendu des commissaires aux comptes sur le contrôle interne.

### 1.2.4 La politique du service des clients au centre des préoccupations du conseil

Le conseil a examiné tout au long de l'année les éléments constitutifs de la qualité du service offert aux voyageurs. Il a, notamment, poursuivi l'examen trimestriel et l'analyse du contrat STIF/RATP 2008-2011, en accordant une attention particulière aux indicateurs qualité, au sein de la commission de l'innovation et du service aux clients, ainsi qu'à l'évolution du trafic et des recettes, dans le cadre de la commission économique et stratégique. Il a entériné cette année l'avenant n°2 du contrat 2008-2011 qui traitait, notamment, de l'offre 2009, des indicateurs de production heures de pointe du métro et de coresponsabilité sur la régularité RER, une enquête perception voyageurs, un indicateur de qualité de remontée des données de validation télébilletiques, des conditions du transfert des expérimentations de vente sur Internet et sur distributeurs bancaires vers le système communautaire.

Le conseil a étudié de manière approfondie la question de l'information voyageurs multimodale et son évolution, qui constitue une priorité du plan d'entreprise, et a examiné la question du financement d'équipements d'information supplémentaires, susceptibles de rentrer dans le cadre du schéma directeur d'information voyageurs du STIF.

Le nouveau département Services et espaces multimodaux (SEM), qui a pour objectifs le renforcement de l'intégration transversale de la RATP dans la gestion des espaces et services aux clients, la facilitation de la gestion multimodale des pôles d'échanges et la simplifi-

cation des structures, a été présenté aux administrateurs lors de la séance du 22 octobre 2010.

Le bilan de six mois de l'interopérabilité sur la ligne B, demandée par le STIF, qui doit conduire à plus de régularité sur la ligne en diminuant sensiblement le temps de stationnement à la gare du Nord, a été présenté au conseil le 7 mai 2010.

La politique de lutte contre la fraude a fait l'objet d'un examen attentif du conseil lors de la séance du 25 novembre 2010. Face à la recrudescence de la fraude, la RATP a mis en place une organisation permettant une approche globale et multimodale de lutte contre la fraude, les pertes de recettes occasionnées par la fraude réduisant d'autant les capacités de financement des transports.

### 1.2.5 La maîtrise technologique au service du client

Le conseil a examiné de nombreux sujets relatifs à la modernisation technique et à la maîtrise technologique au service des voyageurs. Le conseil a ainsi voté un marché de fourniture de 840 à 1 400 autobus standards fonctionnant au gazole ou au biocarburant et le marché du tramway à roulements sur pneumatiques pour la ligne T6 Châtillon – Vélizy – Viroflay, très attendu par les populations de ces secteurs, et faisant appel à la technologie novatrice des moteurs roues.

Le conseil a également débattu des questions liées aux technologies et à la modernisation dans le domaine de l'énergie et a été particulièrement interpellé par l'augmentation à venir des coûts de l'énergie électrique indispensable au fonctionnement des réseaux Métro, RER et tramway.

### 1.2.6 Les relations institutionnelles

Le président a rencontré, dès leur prise de fonction, les nouveaux ministres représentant la tutelle des transports, la ministre de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement, M<sup>me</sup> Kosciusko-Morizet, et le secrétaire d'État chargé des Transports, M. Mariani. Ils se sont rendus, quelques jours après leur prise de fonction, sur le chantier du prolongement de la ligne 4 du Métro à Montrouge, visite à laquelle le président a convié le conseil d'administration.

Au-delà, le président a régulièrement rendu compte aux administrateurs de ses rencontres avec les partenaires institutionnels de l'entreprise ainsi que des auditions auxquelles il a été convié, notamment le 8 novembre 2010 devant le conseil d'administration de l'Autorité organisatrice des transports, auquel il a exposé l'ensemble des dispositions prises par l'entreprise pour assurer, sur le court, le moyen et le long terme, la meilleure qualité de service due aux voyageurs.

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



## 2 / L'organisation du dispositif de contrôle interne

### 2.1 L'environnement de contrôle

#### 2.1.1 Un environnement institutionnel complexe

La RATP adhère à des valeurs d'éthique, notamment à travers des engagements institutionnels tels que la Charte de l'UITP (1999), le Pacte mondial des Nations unies (2003), la Charte nationale de l'accessibilité (2003), la Charte de la diversité en entreprise (2004). En octobre 2008, l'accord cadre signé avec l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) en 2004 a été renouvelé pour trois ans, avec deux axes prioritaires : la maîtrise de l'énergie et la sensibilisation du grand public aux enjeux environnementaux.

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

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

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

Depuis l'année 2000, la RATP est entrée dans une démarche de contractualisation avec le STIF, qui s'est régulièrement poursuivie par la signature de nouveaux contrats et d'avenants. C'est ainsi que le troisième contrat avec l'Autorité organisatrice des transports d'Île-de-France a été signé le 21 février 2008, pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2008 au 31 décembre 2011.

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

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

#### 2.1.2 La conformité aux lois et aux règlements

Le département juridique de la RATP exerce les missions de conseil, d'étude, d'établissement des contrats et de gestion des contentieux pour l'ensemble des domaines d'activité de l'entreprise. Dans le cadre de cette mission, il anticipe les évolutions réglementaires, assure une partie de la veille juridique (hors domaines techniques), diffuse les

bonnes pratiques, analyse les risques (en liaison étroite avec le *risk manager*) 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 2010, le département juridique a consacré une part essentielle de son activité aux évolutions intervenues sur le plan institutionnel :

- Premières applications concrètes du règlement 1370/2007 du 23 octobre 2007 sur les services de transport de voyageurs ;
- Mise en place du Grand Paris et des institutions associées (Société du Grand Paris) ;
- Évolutions induites par la loi ORTF.

Au-delà, l'action du département a porté sur des missions plus traditionnelles liées à la sécurisation des champs de développement de l'entreprise et à la prévention des difficultés : protection et valorisation du patrimoine industriel et intellectuel de l'entreprise, formations juridiques, etc. Ces actions se sont concrétisées par un faible nombre de contentieux dans les domaines concernés et par des décisions de justice majoritairement favorables à l'entreprise lorsque les contentieux n'ont pu être évités.

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

### 2.2 La maîtrise de l'activité

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

#### 2.2.1 Une organisation éprouvée

##### • Des managers en première ligne

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

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

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

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

##### • Des structures métiers

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

- Contrôles propres aux métiers du transport et du service, attachés à une discipline (inspections du transport ou de la maintenance) ;
- Audits spécialisés au sein des départements (département services et espaces multimodaux, par exemple) ;
- Maîtrise des risques systèmes ;
- Contrôles *Qualité* au sein des départements.

Il entre dans les missions de l'inspecteur général, responsable de l'audit interne, d'assurer auprès de ces structures une responsabilité de conseil, de gardien de la déontologie et des méthodes ainsi que d'information mutuelle. Cette mission s'exerce essentiellement à travers l'animation du réseau audit, qui regroupe l'ensemble des structures métiers précitées. À titre d'illustration, en 2010, le réseau audit s'est réuni à trois reprises. Plusieurs objectifs sont poursuivis :

- Mettre en commun les forces d'audit et d'inspection de l'entreprise au travers de présentations de missions réalisées, de la coordination des travaux, d'audits réalisés conjointement, de la mise à disposition d'un espace de travail collaboratif dédié à la « *communauté audit* » (*Wiki Audit*) ;
- Mettre en place une base d'informations regroupant les éléments maîtrisés et les marges de progrès détectées suite aux audits et inspections ;
- S'approprier une méthodologie d'audit commune (objectivation et quantification des constats, transparence des analyses, soumission des projets de rapport à la contradiction écrite des audités) ;
- Proposer des améliorations du dispositif de contrôle interne de l'entreprise.

##### • Des fonctions transversales rattachées à la présidence

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

- Missions d'audit interne en vue de « *donner une assurance sur le niveau de maîtrise des opérations en contrôlant et en évaluant le fonctionnement du Groupe RATP* »<sup>4</sup> ;
- Missions d'inspection générale en vue de « *renforcer les moyens de pilotage et de contrôle interne de la RATP* »<sup>5</sup> ;
- Missions de conseil pour aider dans l'accompagnement du changement.

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

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

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

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

Il réalise des missions d'audit suivant un programme annuel arrêté par la direction générale sur proposition du contrôleur général de sécurité. Ces missions peuvent concerner un produit, une procédure, un processus ou un suivi ; elles se déroulent conformément aux principes édictés par la norme NF EN ISO 19 011 de décembre 2002.

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

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

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

Fin 2009, le comité exécutif de l'entreprise a validé la cartographie des principaux risques identifiant les domaines critiques à traiter en priorité. Le comité a également validé l'organisation de la gestion des

<sup>4</sup> IG 432 C du 2 septembre 2003, art. 2.1.

<sup>5</sup> Note générale 5265 du 19 mai 1999.

<sup>6</sup> Membres du comité exécutif, directeurs de département et délégués généraux.



risques ainsi que les méthodes d'entreprise qui doivent être mises en œuvre par l'ensemble des managers. Cette organisation fait l'objet d'une instruction générale qui s'impose aux départements, aux délégations générales et aux filiales.

Ces méthodes conduisent les départements et les filiales à :

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

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

Un réseau de correspondants *risk management* des départements et des filiales a été mis en place afin d'assurer, d'une part, le pilotage des processus au niveau de leurs structures et, d'autre part, de permettre un relais efficace de cette nouvelle dimension du management.

La démarche s'est déployée en 2010 et se poursuivra en 2011. Elle permettra de constituer un état des lieux complet des risques portés par le groupe RATP et des stratégies de prévention et de protection mises en œuvre.

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

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

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

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

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

## 2.2.2 Des politiques adaptées

### • La politique de gestion des ressources humaines

Les processus de sélection externe et interne des opérateurs sont certifiés et permettent notamment d'assurer aux candidats une procédure standardisée.

Le processus de recrutement de l'encadrement est également certifié (Qualicert).

En accompagnement de la démarche portée par le *risk manager*, il a été engagé une démarche de cartographie des risques sociaux (en s'appuyant notamment sur l'observatoire des conditions d'exercices des métiers mis en place en 2008). Dans ce cadre, et à la suite d'échanges avec les membres du comité de direction, seront plus particulièrement traités les sujets suivants : le manque de ressources, la grève majeure, l'indisponibilité des systèmes d'information du domaine RH.

La prévention des risques psychosociaux dans l'entreprise a fait l'objet d'un accord de méthode, signé en juillet 2010. L'objectif de cet accord consiste à partager et à formaliser à la fois l'approche de l'entreprise sur ce sujet, les notions fondamentales et les principes d'action.

En déclinaison de cet accord, une démarche a été engagée de recensement de l'existant et de propositions en prévention primaire, secondaire et tertiaire dont la synthèse a été présentée en octobre 2010 à l'observatoire des conditions d'exercice des métiers.

Sur la base de ces travaux, des audiences sont en cours afin d'aboutir, comme prévu dans le protocole de méthode, à un accord de fond début 2011 sur les dispositifs opérationnels de prévention des risques psychosociaux.

Cet accord prendra deux formes :

- La mise en production du projet EVPR, outil transversal d'évaluation des risques professionnels qui permet de formaliser l'évaluation des risques et la génération du document unique harmonisé ;
- La mise en place d'actions de formation à destination des préventeurs à la suite de l'identification d'un socle de compétences spécifiques.

De plus, il a été convenu de l'intégration, dans le cursus de formation des managers de proximité, d'un module de prévention des risques professionnels.

### • Le regroupement des permanences d'exploitation et de maintenance technique

Après sa création en juillet 2009, l'unité opérationnelle « *permanence générale* », dont la finalité est l'efficacité de la gestion de crise, a procédé à l'adaptation de son organisation pour répondre aux objectifs suivants :

- Renforcer la synergie entre exploitation et maintenance ;
- Accroître la rapidité et améliorer la cohérence de la communication ;
- Développer l'information voyageurs multimodale en relation avec les centres opérationnels ;
- Consolider les savoir-faire pour une plus grande efficacité.

La réorganisation de l'unité a ainsi été conduite autour de trois grands principes :

- Une structuration des activités en deux domaines, les activités de gestion opérationnelle, d'une part, et les missions support, d'autre part ;
- Une salle opérationnelle unique et multimodale : les métiers de la permanence générale sont regroupés au sein d'une même salle, avec une capacité de renforcement, placée sous l'autorité d'un chef de salle ;
- Une harmonisation de l'organisation du travail : les horaires et les roulements de travail sont redéfinis et harmonisés avec la mise en place d'une astreinte spécifique PG.

La négociation avec les partenaires sociaux, engagée à partir de l'automne 2009, s'est conclue en septembre 2010 par la signature d'un protocole majoritaire. Début octobre, la nouvelle salle opérationnelle a été mise en service et les nouvelles modalités de travail sont opérationnelles depuis.

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

Le pilotage du système d'information et de ses évolutions a été réalisé au travers des comités de pilotage (CPSI), organisés par processus d'entreprise, qui valident les investissements. Une nouvelle gouvernance des systèmes d'information est à présent en préparation avec l'élaboration en cours d'un schéma directeur du système d'information à dix ans.

Les principaux processus de la direction des systèmes d'information sont certifiés ISO 9001. Les processus de gestion des incidents et de gestion des changements ont évolué pour prendre en compte les bonnes pratiques du référentiel ITIL (*Information technology infrastructure library*).

La protection des systèmes d'information centraux est assurée grâce à leur hébergement dans deux centres informatiques distincts disposant de l'environnement technique classique pour ce type d'infrastructure (contrôle d'accès, sécurité incendie, alimentation électrique sécurisée, climatisation). Ces systèmes d'information sont donc protégés, tant au niveau physique que logique, et sont audités périodiquement. Leur capacité de traitement va être étendue afin d'accueillir davantage de systèmes critiques.

La continuité d'exploitation des systèmes d'information critiques (messagerie d'entreprise, site Internet institutionnel, système comptable, système RH, principales applications métiers) est assurée par des architectures sécurisées réparties sur les deux sites de production. Les plans de secours informatiques mis en place pour ces systèmes sont, *a minima*, testés annuellement.

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

Les unités d'ingénierie informatique gèrent l'ensemble de la documentation relative aux analyses, à la programmation et à l'exécution

des traitements en s'appuyant sur des procédures et des outils de gestion documentaire.

### • La communication et la diffusion des informations

En 2010, le département de la communication a accompagné la transformation stratégique de la RATP dans son territoire historique d'Île-de-France et à l'extérieur de celui-ci, en valorisant ses « *savoir-faire* » vis-à-vis des publics externes du groupe RATP (EPIC et filiales) sur des thèmes extrêmement diversifiés : la modernisation du réseau, les politiques d'amélioration de la qualité de service, l'accompagnement du développement du groupe, etc.

Cette valorisation des « *savoir-faire* » s'est exprimée par des actions soutenues en termes de communication locale et institutionnelle, de relations presse ou par la rénovation du site ratp.fr.

Plus précisément :

- Plus de 120 communiqués de presse et dossiers de presse ont été transmis sur les opérations significatives de l'entreprise (projet d'automatisation de la ligne 1, achèvement de la rénovation de la station République, accessibilité du réseau de bus parisien, ouverture des réseaux de tramway de Florence et de train régional de Johannesburg en Afrique du Sud, extension des réseaux de tramway d'Île-de-France, etc.) ;
- L'entreprise était présente au congrès de l'AMIF et au salon européen de la mobilité ; elle a également organisé la deuxième édition du Forum RATP sur l'avenir des transports publics ;
- Enfin, l'année 2010 a permis de mettre en place une véritable politique d'e-RP, amplification des messages destinés à la presse traditionnelle vers les nouveaux médias en ligne.

En juin 2010, la RATP a également lancé un nouveau site Internet corporate plus convivial et innovant. Dans une démarche de site unique, un important travail a été réalisé en concertation avec l'ensemble de l'entreprise et de ses filiales pour optimiser le contenu, l'ergonomie, le graphisme du site et en clarifier l'arborescence. ratp.fr propose désormais une entrée par thème (groupe, Île-de-France, en France et à l'international, actualités, etc.) et par cible (candidats, journalistes, fournisseurs, entreprises, etc.).

En ce qui concerne la communication sensible et de crise, l'année 2010 a été consacrée à la mise à jour de toutes les procédures de communication sensible et de crise ainsi qu'à l'ouverture sur l'intranet d'entreprise, *Urban Web*, d'un site dédié facilitant l'appropriation par l'ensemble des acteurs concernés de ces situations.

## 2.3 L'évaluation et la gestion des risques

### 2.3.1 La gestion décentralisée des risques opérationnels

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



Le tableau joint en **Annexe 6** résume l'essentiel des domaines d'activités couverts, les risques afférents, les structures en charge et les principales contributions de l'année 2010.

### 2.3.2 Les principales missions d'audit

#### • de l'inspection générale / audit interne :

audits d'unité opérationnelle (métro, BUS, maintenance), audits thématiques (maîtrise d'ouvrage des espaces, fonction systèmes d'information, service offert aux voyageurs dans les gares RER, archivage et sauvegarde des documents contractuels, conditions d'application des accords en matière RH, etc.), audits de filiales (Orlyval Service, Logis Transport, Xelis).

Les marges de progrès identifiées portent notamment sur :

- Le pilotage des activités (harmonisation des indicateurs de suivi de la production) ;
- L'atteinte des objectifs de productivité du Plan d'entreprise (amélioration de la connaissance des coûts des activités) ;
- Le renforcement du contrôle interne dans les fonctions managériales ;
- Le suivi de l'exécution des marchés avec les sous-traitants et les fournisseurs.

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

En 2010, les audits du contrôle général de sécurité ont porté notamment sur :

- Les règles à appliquer pour l'étude, la réalisation, les essais et la mise en service des installations de signalisation ;
- Les travaux de modernisation des installations de signalisation (notamment le respect des procédures, la qualification du personnel intervenant, la coordination des travaux et les contrôles effectués).

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

### 2.3.3 La prise en compte des risques transversaux

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

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

L'année 2010 a vu également la mise en place d'un nouveau système d'information (GISOR) permettant de renforcer le suivi de l'ensemble des budgets d'investissements au cours des différentes phases de la vie d'un projet : préparation des programmes, décision de lancement et suivi. Enfin, le processus de décision de lancement d'un projet a été particulièrement renforcé par la mise en place d'un nouveau *dossier de décision d'investissement* (DDI) comprenant notamment de nouveaux critères d'analyse économique du projet.

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

Une charte de bonnes pratiques entre donneurs d'ordres et PME a été signée. Cette charte, qui établit dix engagements pour des achats responsables, participe à construire dans un cadre de confiance réciproque, une relation équilibrée entre les fournisseurs et leurs clients. La charte prévoit également la désignation par chaque grande entreprise signataire d'un correspondant PME pouvant être saisi par les fournisseurs en cas de conflits ou litiges dans un rôle de médiateur, ainsi que la mise en place d'indicateurs de suivi par chaque entreprise signataire. Cette charte a été complétée par deux chartes de bonnes pratiques avec des secteurs professionnels particuliers : la charte de bonnes pratiques conclue entre la RATP et la Samera (Syndicat des auxiliaires de la manutention et de l'entretien pour le rail et pour l'air) et, dans le domaine des travaux, la charte de bonnes pratiques signée avec la FNTP (Fédération nationale des travaux publics).

Le référentiel des pratiques achats a été mis à jour pour intégrer le contrôle de l'application de la réglementation sur le travail illégal par les prestataires de la RATP et améliorer le dispositif de répartition des compétences pour l'approbation et la signature des actes intervenant dans la vie d'un marché.

Les sept engagements environnementaux et sociétaux de la politique de développement durable de l'entreprise ont été déclinés pour chacun des segments d'achat portant les enjeux les plus importants dans ce domaine. Cette approche par secteur permet d'identifier finement les risques à couvrir par secteur d'activité et de mettre en place des objectifs et des plans d'action adaptés.

#### • L'assistance aux victimes

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.

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. Ainsi, pour chaque accident corporel désormais, le délégué aux victimes est systématiquement informé. Dès lors, il peut requérir auprès de l'unité opérationnelle toutes les informations utiles à une bonne connaissance de la situation et entrer en relation avec la victime ou sa famille pour manifester la présence de l'entreprise et les assister le cas échéant.

Une organisation spécifique est également en place pour des événements majeurs de grande amplitude (incendie, déraillement, attentat, etc.) susceptibles de générer des victimes en grand nombre. 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 au cours desquels elle mobilise plusieurs dizaines d'agents de la RATP.

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, dont les exercices menés à Saint-Michel en novembre 2009 ou à Charles de Gaulle-Étoile en novembre 2010, ont notamment

permis de tirer des leçons importantes en matière de procédures et de nouveaux outils.

#### • Les risques liés à l'activité informatique

Face à un environnement porteur de risques (malveillances, pannes, etc.) et à la loi qui encadre précisément l'utilisation des technologies de l'information et de la communication, l'entreprise agit en se référant à la norme ISO 27002. Elle s'est ainsi dotée depuis 2003 d'une politique de sécurité qui énonce les principes et les règles relatives à la confidentialité, l'intégrité et la disponibilité des systèmes d'information. Une politique spécifique à la billettique, système particulièrement critique, a également été approuvée.

En 2010, dans le cadre de sa démarche de *risk management*, l'entreprise a initialisé un travail de cartographie des risques liés aux systèmes d'information et s'attache dès à présent à identifier et traiter le risque transverse « *indisponibilité de SI* ».

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

L'entreprise a mis en œuvre différentes infrastructures de protection de ses systèmes d'information : passerelle d'accès à Internet (proxy), firewall, antivirus, antispam, annuaires d'authentification, etc. Une politique de sécurité des mots de passe a également été approuvée. Une stratégie d'authentification unique et centralisée a été définie et mise en œuvre.

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

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

Afin de vérifier la bonne application des règles de sécurité adoptées, un contrôle et une surveillance sont effectués au moyen d'audits organisationnels et techniques (tests d'intrusion, audit de vulnérabilités, etc.), de retours d'expérience, d'exercices, de simulations ou de suivi des incidents.

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) a été désigné dans l'entreprise. Il est étroitement associé à chaque système d'information mettant en œuvre un traitement de données à caractère personnel. Le registre des déclarations est publié sur l'intranet d'entreprise ainsi que sur le site Internet ratp.fr. Le CIL de la RATP a également

été désigné correspondant informatique et libertés de chacune des filiales dont la RATP a le contrôle.

## 3 / Les procédures internes relatives au contrôle comptable et financier

### 3.1 La conformité aux lois et règlements comptables

#### 3.1.1 Les normes françaises

Le plan comptable particulier de la RATP a été approuvé par arrêté interministériel 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.

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

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

#### 3.1.2 Les normes IFRS

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

#### 3.1.3 Les commissaires aux comptes

La RATP a l'obligation de désigner des commissaires aux comptes en vertu des dispositions de l'article 30 de la loi n° 84-148 du 1<sup>er</sup> mars 1984 relative à l'information financière et au contrôle des comptes dans les établissements publics ayant une activité à caractère industriel et commercial, et de celles de l'article 33 du décret n°85-295 du 1<sup>er</sup> mars 1985<sup>7</sup>.

#### 3.1.4 Le comité d'audit

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

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



## 3.2 La pertinence de l'information financière de l'EPIC RATP

### 3.2.1 La production de l'information

La RATP utilise le progiciel *Oracle*.

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 semestriels et 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 refonte du système d'information

L'entreprise a procédé, au mois de septembre 2010, à la mise en œuvre d'une nouvelle version du progiciel *Oracle* et d'un nouvel outil de requête plus rationnel. Cette nouvelle version contient, notamment, un module centralisant les flux de TVA à déclarer et assistant les utilisateurs pour la détermination des codes de TVA.

### 3.2.3 La communication interne des bonnes pratiques

Depuis fin 2009, le site Intranet de la direction financière propose différentes notes concernant la performance exploitation, la performance investissement, les frais de personnel, les clients, les fournisseurs ainsi que les immobilisations. Ces documents sont à la fois une référence sur les bonnes pratiques à mettre en œuvre et une présentation pédagogique du domaine performance économique. Leur mise à jour est régulière.

### 3.2.4 Les audits comptables

Les missions d'audit réalisées par l'unité comptabilité d'entreprise font l'objet d'un programme annuel, avec l'émission d'un rapport suivi d'un plan d'actions. En 2010, ces missions ont été de deux types : audits de délégations comptables et audits de sous-comptes bancaires décentralisés.

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

## 3.3 Le contrôle des filiales

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

### 3.3.1 Les contrôles a priori

Ils comprennent :

- Le contrôle de la stratégie des filiales à travers l'élaboration de plans à moyen terme glissants ; ce contrôle est exercé par un comité d'engagement constitué, pour chaque filiale, de représentants de la direction de la filiale, ainsi que de la direction financière et de la direction générale de l'EPIC ;
- Le contrôle des décisions à forts enjeux que sont notamment le budget, l'arrêté des comptes, les réponses aux appels d'offres importants, les contrats importants, les opérations concernant le capital, les prises de participation, les créations de sous-filiales ; ce contrôle est exercé par le comité d'engagement de la filiale concernée et, pour les filiales de premier rang, selon l'importance des décisions, par les instances de contrôle de la RATP (l'Agence des participations de l'État, la mission de contrôle économique et financier des transports, la direction du budget et la direction générale des infrastructures de transports et de la mer).

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

### 3.3.2 Les contrôles a posteriori

Ils prennent la forme :

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

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

### 3.3.3 Les autres contrôles

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

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

Pour la filiale RATP Dev, il donne un avis sur le budget et le plan à moyen terme, ainsi que sur les acquisitions ou prises de participation au-delà de certains seuils et sur certaines réponses aux appels d'offres.

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

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

# Annexes

## Annexe 1. Conseil d'administration et commissions

### 1 / Le conseil d'administration

En application du décret n° 84-276 du 13 avril 1984, modifié par les décrets n° 2004-500 du 7 juin 2004 et 2006-1018 du 11 août 2006, le conseil d'administration de la RATP se compose de 27 membres, répartis de la manière suivante :

- neuf représentants de l'État, nommés par décret ;
- neuf personnalités nommées par décret :
  - deux personnalités choisies en fonction de leurs compétences dans le domaine des transports ou des politiques de déplacement ;
  - trois personnalités issues des milieux socio-économiques ;
  - deux représentants des clients des transports collectifs ;
  - deux élus des communes ou groupements de communes concernées par l'activité de l'entreprise ;
- neuf représentants des salariés élus par le personnel de l'entreprise.

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

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

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

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

## 2 / Les commissions du conseil

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

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

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

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

## 3 / Filiales et participations

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

## 4 / Rapport d'activité et de développement durable

Ce rapport relatif aux activités de la RATP au cours de l'année écoulée doit être approuvé par le conseil d'administration.



## 5 / Liste des administrateurs (mandat 2009-2014)

Nom	Fonction	Autres mandats
<b>Représentants de l'État</b>		
MM. Canepa Daniel	Préfet de la région Île-de-France et préfet de Paris	Non
Duret Emmanuel	Président de section à la 1 <sup>re</sup> 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
Kohler Alexis	Sous-directeur transport et audiovisuel de l'agence des participations de l'État	Oui
Lamotte Henri	Chef de mission de contrôle général économique et financier	Non
Machureau Laurent	Sous-directeur à la direction du Budget	Non
Martinand Claude	Vice-président du conseil général de l'environnement et du développement durable	Non
Mongin Pierre	Président-directeur général de la RATP	Oui
<b>Élus des communes ou groupements de communes concernés par l'activité de l'entreprise</b>		
M. Carrez Gilles	Député maire du Perreux-sur-Marne	Non
Mme Debré Isabelle	Sénateur des Hauts-de-Seine et premier adjoint au maire de Vanves	Non
<b>Personnalités issues des milieux socio-économiques</b>		
M. Bugat Alain	Président de la société NUC Advisor	Oui
Mme Deruy Danièle	Directeur général d'AEF	Oui
M. Samuel-Lajeunesse Denis	Senior Advisor, KCF	Oui
<b>Personnalités représentant les clients des transports collectifs</b>		
MM. Bernardelli Stéphane	UNAF (Union nationale des associations familiales)	Non
Boutry Yves	FNAUT (Fédération nationale des associations d'usagers des transports)	Non
<b>Personnalités choisies pour leurs compétences personnelles dans le domaine des transports</b>		
MM. Leroi Claude	Président de la chambre de commerce et d'industrie de Paris des Hauts-de-Seine	Oui
Raulin Patrice	Président de la Société française du tunnel routier du Fréjus et de Lyon-Turin ferroviaire	Oui
<b>Représentants élus du personnel</b>		
MM. Gaudot Daniel	Liste CGT	Oui
Gillard François	Liste CGT	Oui
Mme Gondard Nathalie	Liste SUD	Non
MM. Lejault Pascal	Liste CFDT/CFTC	Oui
Marius Claude	Liste UNSA	Oui
Richaud Philippe	Liste CGT	Oui
Ringuedé Jean-Louis	Liste UNSA	Oui
Rizzi Michel	Liste CGT	Oui
Scotto d'Aniello Francis	Liste CFE-CGC	Oui

## Annexe 2. Principaux dossiers examinés par le conseil d'administration en 2010

### 1 / Débats et enjeux

- Information sur le contexte 2010-2011
- Information sur un point actualité concernant Systra.
- Audit sur la confidentialité des travaux du conseil d'administration.
- Information sur l'état des négociations avec Transdev.
- Information sur l'évolution du dossier Transdev.
- Systra et l'ingénierie RATP.
- Information sur le Grand Paris.

- Sortie de Transdev.
- Avenir de l'ingénierie pour le développement du groupe RATP.
- Résultats commerciaux.
- Stratégie de l'entreprise dans le cadre des lois relatives à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et au Grand Paris.
- Suivi du contrat STIF/RATP.
- Point sur le plan de relance.
- Les perspectives 2010 des filiales.
- Compte rendu du rapport sur le groupe Systra et l'ingénierie française dans le domaine des transports.
- Suites de la loi ORTF du 8 décembre 2009 et de la loi du Grand Paris du 3 juin 2010.
- Exposé sur la réforme de la gestion d'infrastructures.
- Présentation du département SEM.

- Politique de lutte contre la fraude.
- Aspects qualitatifs du contrat.

### 2 / Dossiers économiques et stratégiques

- Energie : modernisation et technologie.
- Bilan global des indicateurs du contrat STIF pour 2009.
- Politique d'amélioration de l'information voyageurs en situation perturbée.
- Bilan de la politique des achats.
- Suivi du contrat STIF-RATP.
- Restructuration du centre bus de Lagny – Cession des volumes.
- Bilan de six mois de l'interopérabilité sur la ligne B du RER.
- Plan d'Entreprise RATP 2008-2012 : bilan à mi-parcours.

### 3 / Avant-projets modificatifs

- Prolongement de T2 à Paris d'Issy-Val de Seine à Porte de Versailles.
- Création d'un accès supplémentaire à la station Balard et mise en accessibilité de la station.

### 4 / Marchés

- Prolongement du tramway T3 de Porte d'Ivry à Porte de la Chapelle — Lot T13 : Travaux de voies, de revêtement de plateforme et d'arrosage automatique.
- Accords cadres prestations intellectuelles.
- Fourniture de 840 à 1 400 autobus standards à moteur Diesel (gazole et biocarburant).
- Métro – ligne 4 – Prestations de Nettoyage des espaces et des trains « *Marché NET* ».
- Renouvellement d'escaliers mécaniques lourds avec machineries.
- Avenants aux marchés de fourniture et distribution de matériels électriques.
- Marché du tramway à roulements sur pneumatiques pour la ligne T6 Châtillon – Vélizy – Viroflay, comprenant l'étude et la fourniture des éléments de tramway et l'étude, fourniture et pose du système de guidage.
- Tramway T7 Villejuif – Athis-Mons (TVAM) – Travaux de voies ferrées, de revêtements minéraux de plateforme et divers travaux d'infrastructure.
- Fourniture d'énergie électrique : projets d'accords cadres pour la fourniture de carburants (gazole et B30) pour les autobus RATP ; fourniture de matériels électriques généraux ; prolongement de la ligne 4 de Montrouge à Bagneux (2<sup>e</sup> tranche) – Mission de maîtrise d'œuvre ; pièces de rechange pour autobus de marques RVI, Irisbus et Heuliez-Bus (124 lots) ; surveillance des centres bus de la RATP.

## Annexe 3. Activités relevant du conseil – année 2010

Séances	Nombre	Activités	Nombre
Conseil d'administration			
29 janvier	9	Débats	30
26 mars			
27 avril			
7 mai		Délégations	
9 juillet			
31 août			
22 octobre			
28 octobre			
25 novembre			
Commission de la modernisation technique et technologique et du transport	7	Dont : Marchés > 16 M€ Avant-projet modificatif	14 1
Commission économique et stratégique	7		
Commission de l'innovation et du service aux clients	4		
Comité d'audit	4		
Groupes de travail	2		
<b>Total des séances</b>	<b>33</b>		

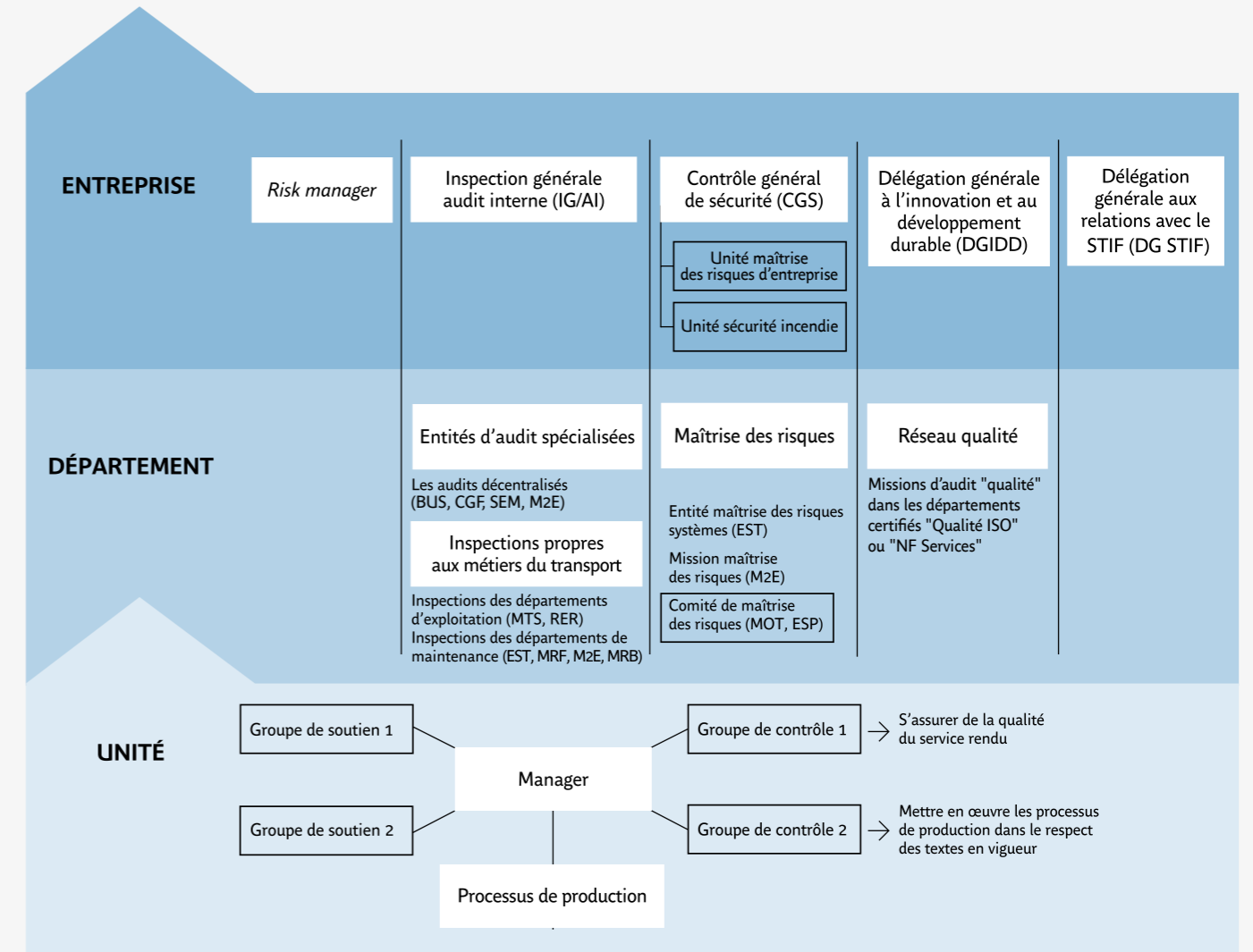
En 2010, le taux de présence des administrateurs aux séances du conseil s'est élevé à 84 %. Les séances ordinaires du conseil durent en moyenne quatre heures.



## Annexe 4. Fonctions transversales rattachées à la présidence et concourant à la maîtrise de l'activité

Fonctions	Attributions	Périmètre d'intervention
<b>Management des risques</b>	Le manager des risques est chargé de : - Assurer une approche et une gestion globale des risques, en termes de détection, évaluation, contrôle et suivi des risques, - Diffuser la « culture risque » en vue d'obtenir à tous les niveaux de l'entreprise une implication des hommes dans le management et la maîtrise des risques, - Établir une cartographie des risques qui devienne un outil de décision et de sensibilisation, - Maintenir un état permanent de vigilance et de veille, en particulier sur les risques et les opportunités impliquant l'environnement spécifique de l'entreprise.	Le rôle du manager des risques s'exerce à travers : - La mise en œuvre, l'organisation et le pilotage d'un dispositif global de management des risques du groupe, - La mise en place d'une revue annuelle des risques, - La diffusion et l'animation transversale du management des risques dans l'entreprise, en liaison avec les départements.
<b>Inspection générale / audit interne (IG/AI)</b>	- Étude ou enquête d'inspection générale sur : • La mise en œuvre des stratégies et des politiques d'entreprise, • L'éclairage des choix en amont des décisions, • Des sujets sensibles et la protection des intérêts économiques. - Réalisation d'audits de régularité, d'efficacité, de management, de performance.	- L'IG/AI réalise des missions dans tous les domaines (administratif, technique, financier) et sur l'ensemble des systèmes du groupe RATP, qu'ils soient opérationnels, informationnels ou de pilotage. - Les missions comprennent des audits d'unité, des audits de politique et de processus, des audits de projet, des audits de filiale et des audits de suivi.
<b>Contrôle général de sécurité (CGS)</b>	L'unité <i>maîtrise des risques d'entreprise</i> est chargée de : - Améliorer le niveau de maîtrise des risques de l'entreprise, en apportant ses conseils sur tous les aspects relatifs aux risques, - Effectuer des enquêtes, des audits et des expertises, - Prendre en charge le pilotage de la sécurité des systèmes d'information de l'entreprise en liaison avec tous les départements.  L'unité <i>sécurité incendie</i> 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.	Cette unité intervient dans les deux domaines suivants : - la sécurité des systèmes d'information, - l'audit de maîtrise des risques système.  - L'unité <i>sécurité incendie</i> intervient transversalement dans tous les départements de l'entreprise par le biais de la Commission technique de sécurité incendie (CTSI) et de son réseau de référents. - Cette unité organise par ailleurs des essais de feu-fumées et réalise la mesure et l'analyse du comportement aérodynamique des espaces souterrains pour leur mise en sécurité et ce, en vue d'établir et de mettre à jour les guides opérateurs de désenfumage « tunnels et stations ». - Elle est dotée d'une <i>inspection générale de sécurité incendie</i> qui couvre tous les établissements recevant du public (gares et stations) des réseaux de transports guidés.
<b>Innovation et développement durable (DG IDD)</b>	Cette structure est chargée de proposer et de faire valider les projets transversaux dans ces deux domaines, puis de contribuer à leur mise en œuvre, grâce notamment à : - La promotion de la qualité et du développement durable dans l'entreprise, - La réalisation ou l'organisation d'audits qualité, - L'assistance méthodologique et technique, - L'accompagnement des démarches des départements ou des unités.	La DG IDD intervient principalement auprès de : - La direction générale et des départements, pour proposer les orientations des politiques de ces domaines et garantir que les démarches qui en résultent s'intègrent dans la stratégie de l'entreprise, - Quatre réseaux transversaux (qualité, environnement, dynamique innovation et recherche), pour susciter des initiatives sur le terrain, fournir une assistance méthodologique aux différentes unités dans leurs démarches et favoriser des échanges de bonnes pratiques.
<b>Délégation générale aux relations avec le STIF (DGS)</b>	La DGS est chargée de : - Négocier et gérer le contrat de l'entreprise avec l'autorité organisatrice, - Assurer la coordination et la transversalité en interne et les relations institutionnelles avec le STIF.	La DGS fonctionne de manière transversale : - avec les directeurs de département, les délégués généraux et les contrôleurs de gestion, - avec les réseaux d'exploitation et les départements fonctionnels (communication, finances, commercial, qualité). La revue de contrat, trimestrielle, est présidée par le président-directeur général.

## Annexe 5. Organisation de la maîtrise des activités





## Annexe 6. La gestion décentralisée des risques opérationnels

Domaine d'activités (département)	Structures métiers et missions	Risques	Actions majeures en 2010
<b>Méto transport et services (MTS)</b>	L'inspection du transport exerce un contrôle <i>a posteriori</i> dans le domaine ferroviaire, y compris la réglementation, via : - Des inspections cycliques portant sur des unités opérationnelles ; - Des audits de suivi des plans d'actions élaborés par ces unités ; - Des inspections particulières sur un thème donné.	Incidents ferroviaires	Inspection et suivi de plans d'actions sur plusieurs lignes de méto.
<b>Services et espaces multimodaux (SEM)</b>	Dans le cadre de son rôle de contrôle <i>a posteriori</i> , la <i>mission audit stations</i> effectue des audits transversaux ou propres à une ou plusieurs lignes.	Dysfonctionnement des équipements en station	- Audit global d'unité opérationnelle et audit sur le service offert dans les gares en partenariat avec l'IG/Al ; - Audit sur les échanges de titres de transports ; - Audit sur la conformité des registres de sécurité ; - Audit sur la formation des agents aux nouveaux équipements dans les stations ; - Audit sur l'application de la charte des parcours mystère ; - Audit de suivi du BIRMTG sur le funiculaire de Montmartre.
		Détérioration du service rendu aux voyageurs	
	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	Supervision de 22 000 ramassages de fonds.
		Fraude	Initialisation de la lutte contre les faux billets.
<b>Réseau express régional (RER)</b>	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 Dysfonctionnement des équipements en gares Détérioration du service rendu aux voyageurs	- Inspection unité gares Ligne A ; - Audit rapport PCC lignes A et B ; - Inspection PCC Ligne A ; - Audit réglementation RER.
<b>Transport routier (BUS)</b>	La mission <i>audit interne</i> effectue des enquêtes dans tous les domaines de l'activité du département et assure le suivi des décisions prises après chaque audit.	Accidents de circulation Détérioration du service rendu aux voyageurs	- Audit sur le centre bus de Charlebourg avec l'IG/Al ; - Suivi de l'audit du centre bus de Pavillons ; - Étude sur les actions mises en œuvre par les centres bus en vue d'améliorer l'absentéisme maladie-blessures ; - Enquête sur l'information voyageurs sur les lignes de bus et de tram en cas de grève ; - Cartographie des risques du département BUS.

Domaine d'activités (département)	Structures métiers et missions	Risques	Actions majeures en 2010
<b>Équipements des systèmes de transport (EST)</b>	L'inspection du département assure une mission d'inspection sur le respect des référentiels de maintenance pour les activités des métiers garantissant le maintien du niveau de sécurité ferroviaire. Deux inspections rattachées aux métiers voie et conduite du transport assurent également ce contrôle dans leur domaine pour la sécurité ferroviaire et la disponibilité. Par ailleurs, des audits sur la sécurité des systèmes d'information classés critiques métiers sont réalisés par un partenariat avec les experts d'ING.	Sécurité ferroviaire	- Inspection sur les configurations des circuits de voies et leur maintenance ; - Inspection sur l'éclairage sécurité en tunnel RER ; - Inspection sur les tâches de maintenance préventive et de contrôle sécurité de la voie.
		Régularité	- Six inspections sur l'application d'actions issues de retours d'expérience sur la sécurité ferroviaire clos depuis plus d'un an ; - Trois inspections de centres de maintenance ; - Dix inspections sur la maintenance préventive sécuritaire dans les trois métiers du département ; - Audits systèmes d'information des installations stratégiques (postes de commandes).
<b>Maintenance des équipements et espaces (M2E)</b>	La mission <i>d'audit</i> interne réalise : - Des inspections en centre afin de vérifier la connaissance et la mise en œuvre effective des référentiels pour l'ensemble des équipements ; - Des inspections sur équipement pour vérifier l'état des installations.	Dysfonctionnement des équipements (prévention des risques professionnels) Non respect des normes de sécurité	Audit sur les inventaires de magasin (état physique des stocks).
<b>Maintenance du matériel roulant ferroviaire (MRF)</b>	La mission <i>inspection</i> assure le suivi quotidien des incidents, la conduite d'enquêtes et d'inspections et le suivi des plans d'actions.	Dysfonctionnements imputables au matériel roulant ferroviaire (méto, RER et tramway)	Inspections dans les ateliers de maintenance et les centres de dépannage des trains.
<b>Maintenance du matériel roulant bus (MRB)</b>	La mission <i>inspection</i> analyse systématiquement les incidents d'exploitation liés au matériel roulant, assure le suivi et l'analyse des indicateurs du département, contrôle la mise en œuvre des plans d'actions suite aux audits et aux retours d'expérience.	Dysfonctionnements imputables au matériel roulant bus sur l'ensemble du réseau	Audits produits autobus et roues.
<b>Contrôle de gestion et finance (CGF)</b>	La mission <i>d'audit</i> effectue des audits de certains processus comptables afin d'en garantir la fiabilité. Elle travaille en collaboration étroite avec l'inspection générale/audit interne, à la fois en assurant le suivi des préconisations des audits réalisés par celle-ci pour ce qui concerne les activités comptables et en effectuant des audits en commun.	Manque de fiabilité des informations financières	- Audit de deux délégations comptables (celles qui enregistrent le produit des amendes à la suite d'infractions sur les réseaux et les factures d'énergie électrique), - Audit d'un sous-compte bancaire décentralisé.



## Annexe 7. Le système comptable de la RATP

### 1 / La production des états comptables et financiers

Le groupe RATP produit annuellement des comptes sociaux et des comptes consolidés certifiés. Il publie également des comptes consolidés semestriels attestés.

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

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

### 2 / Les procédures de contrôle pour la production des comptes sociaux

#### 2.1 — Un corps de doctrines et des structures

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

Les comptables disposent pour exercer leur activité d'un ensemble de textes à caractère réglementaire, organisationnel et comptable, rédigés et mis à jour dans le système documentaire qualité de l'unité *comptabilité d'entreprise* du département *contrôle de gestion et finances*.

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

#### 2.2 — Des contrôles « au fil de l'eau »

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

2- Les bureaux comptables de proximité de l'unité *comptabilité d'entreprise* ont pour mission de contrôler les imputations comptables saisies dans le système de gestion par les unités. Ils effectuent les éventuels redressements et comptabilisent les différentes opérations qui ne sont pas déléguées aux unités.

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

#### 2.3 — Une logique d'arrêté mensuel

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

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

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

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

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

### 3 / La production des comptes consolidés du groupe RATP

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

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

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

Ce secteur est en charge de comptabiliser tous les impacts des normes IFRS pour la plupart des filiales et les retraitements de consolidation (homogénéisation des comptes, éliminations des titres et des flux 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 2010.

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

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

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

#### Informations concernant les procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière

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

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

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

Fait à Neuilly-sur-Seine, le 11 mars 2011

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

Paul Onillon  
Associé

Ernst & Young et autres

Christine Vitrac  
Associée

Jean-Marc Montserrat  
Associé

05

06

07

08

09

35

## Comptes consolidés

36

Rapport des commissaires aux comptes

37

Compte de résultat consolidé au 31 décembre 2010

38

Bilan consolidé au 31 décembre 2010

39

Tableau des flux de trésorerie consolidés au 31 décembre 2010

40

Tableau de variation des capitaux propres

40

Annexes aux comptes consolidés du Groupe

A

B

C

D

E

F



# RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

## Sur les comptes consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2010

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 2010, sur :

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

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

### 1 / Opinion sur les comptes consolidés

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

Comme mentionné dans la note 1. « Événements et transactions significatifs survenus en 2010 - Évolution du cadre réglementaire » et la note 3.5. « Immobilisations corporelles », la loi ORTF publiée le 9 décembre 2009 a :

- attribué à la RATP la qualité de gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France, dans la limite des compétences reconnues à Réseau ferré de France,
  - limité dans le temps l'exploitation des lignes existantes créées avant le 3 décembre 2009,
  - fait entrer dans le champ d'application de la norme IFRIC 12 les opérations relatives à l'activité « Exploitation des réseaux de transport ». Pour chacune des deux missions confiées à la RATP, elle a précisé que la rétribution versée par le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) devrait assurer une rémunération appropriée des capitaux engagés. Des décrets en Conseil d'État devront préciser les modalités d'application du dispositif prévu par la loi.
- Dans l'attente de ces décrets d'application et de l'adaptation du cadre contractuel existant entre le STIF et la RATP, la RATP a arrêté ses

comptes sur la base du contrat en cours avec le STIF et n'a pas été en mesure d'appliquer la norme IFRIC 12 ni de déterminer les flux futurs de trésorerie liés à ses actifs et ainsi de s'assurer que leur valeur d'utilité était au moins égale au montant pour lequel ils sont inscrits à l'actif de son bilan.

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

### 2 / Justification des appréciations

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

#### Avantages au personnel

La note 24. 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 31.2. 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., 24. et 31.2. de l'annexe donnent une information appropriée.

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

### 3 / Vérification spécifique

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

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

Neuilly-sur-Seine, le 11 mars 2011  
Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit  
Paul Onillon  
Associé

Ernst & Young et autres  
Christine Vitrac  
Associée  
Jean-Marc Monserrat  
Associé

## État du résultat global

Les états financiers sont présentés en milliers d'euros

### 1 / Compte de Résultat

	Notes	31/12/2010	31/12/2009
Chiffre d'affaires	Note 5	4 570 127	4 432 677
Autres produits des activités ordinaires	Note 7	75 610	53 967
<b>Produits des activités ordinaires</b>		<b>4 645 737</b>	<b>4 486 644</b>
Achats consommés		-235 903	-232 602
Autres achats et charges externes		-709 848	-660 634
Impôts, taxes et versements assimilés	Note 10	-203 456	-237 312
Charges de personnel	Note 6.1	-2 565 760	-2 464 348
Autres charges d'exploitation	Note 7	-32 476	-20 635
<b>EBITDA (Excédent Brut d'Exploitation)</b>		<b>898 294</b>	<b>871 113</b>
Dotations aux amortissements		-530 828	-527 352
Dotations et reprises aux provisions	Note 25	38 218	-2 005
Autres produits opérationnels	Note 8	25 589	10 108
Autres charges opérationnelles	Note 8	-18 328	-27 127
<b>Résultat opérationnel</b>		<b>412 945</b>	<b>324 736</b>
Produits financiers	Note 9	9 188	80 425
Charges financières	Note 9	-223 560	-220 466
<b>Résultat avant impôts</b>		<b>198 573</b>	<b>184 695</b>
Quote part dans le résultat des entreprises associées	Note 17	3 401	8 240
Impôts sur le résultat	Note 10	-10 582	-6 179
<b>Résultat net de l'ensemble consolidé</b>		<b>191 392</b>	<b>186 756</b>
<b>dont Résultat net - Part du groupe</b>		<b>186 228</b>	<b>182 810</b>
dont Résultat - Part des minoritaires		5 164	3 946

### 2 / Autres éléments du résultat global

	Notes	31/12/2010	31/12/2009
<b>Résultat net de la période</b>		<b>191 392</b>	<b>186 756</b>
Écarts actuariels net d'impôts		-43 968	-1 043
Juste valeur des titres AFS, nets d'impôts		2 037	-456
Couverture de flux de trésorerie net d'impôts		15 116	-3 991
Écarts de conversion net d'impôts		5 436	-1 911
Quote part autres éléments du résultat global des mises en équivalence net impôts		371	2 663
<b>Produits et charges comptabilisés en autres éléments du résultat global</b>		<b>-21 008</b>	<b>-4 738</b>
<b>Résultat global total</b>		<b>170 384</b>	<b>182 018</b>
dont			
Part du groupe		164 273	177 965
Part des minoritaires		6 111	4 053

Le montant des écarts actuariels correspond principalement à l'impact de la baisse du taux d'actualisation entre décembre 2009 et décembre 2010. Les impôts concernent uniquement les filiales, la RATP EPIC ne payant pas d'impôt sur le résultat.



## Bilan consolidé

Actif	Notes	31/12/2010	31/12/2009	Passif et capitaux propres	Notes	31/12/2010	31/12/2009
Goodwill	Note 12	74 970	61 912	Dotation en capital		433 367	283 367
Immobilisations incorporelles	Note 13	252 134	248 856	Contre-valeur des immobilisations mises à disposition		250 700	250 700
Immobilisations corporelles	Note 14	8 261 883	7 883 687	Réserves		1 696 867	1 533 126
				Résultat de la période		186 228	182 810
				<b>Capitaux propres-part du groupe</b>		<b>2 567 162</b>	<b>2 250 003</b>
Participations dans les entreprises associées	Note 17	46 275	40 059	Intérêts minoritaires		29 886	23 572
Actifs financiers disponibles à la vente	Note 19	10 318	8 417				
Instruments financiers dérivés	Note 29.2	290 742	77 020	<b>Capitaux propres</b>		<b>2 597 048</b>	<b>2 273 575</b>
Autres actifs financiers	Note 20	547 238	500 481				
Impôts différés actifs		3 790	2 076	Provisions pour avantages aux salariés	Note 24	526 922	490 097
				Autres provisions	Note 25	83 594	139 849
<b>Actif non-courant</b>		<b>9 487 350</b>	<b>8 822 508</b>	Dettes financières	Note 26.1	4 863 220	4 535 813
Stocks et en-cours	Note 21.1	164 798	160 614	Instruments financiers dérivés	Note 29.2	17 436	6 016
Clients et autres débiteurs	Note 22	674 909	533 191	Impôts différés passif		9 202	7 284
Créances d'impôt sur le résultat		1 341	1 965	Autres créditeurs		25 095	26 893
				<b>Passifs non courant</b>		<b>5 525 469</b>	<b>5 205 952</b>
Instruments financiers dérivés	Note 29.2	13 777	13 263	Autres provisions	Note 25	88 831	73 093
Autres actifs financiers courants	Note 20.2	2 538	6 340	Dettes financières - Courant	Note 26.1	1 659 438	1 467 206
				Instruments financiers dérivés	Note 29.2	14 633	15 320
Trésorerie et équivalents de trésorerie	Note 23	758 817	581 627	Fournisseurs et autres créditeurs	Note 27	1 358 476	1 226 499
Actifs détenus en vue de la vente	Note 16	146 124	144 308	Dettes d'impôt sur le résultat		5 759	2 171
<b>Actif courant</b>		<b>1 762 304</b>	<b>1 441 308</b>	<b>Passif courant</b>		<b>3 127 137</b>	<b>2 784 289</b>
<b>Total de l'actif</b>		<b>11 249 654</b>	<b>10 263 816</b>	<b>Total du passif et des capitaux propres</b>		<b>11 249 654</b>	<b>10 263 816</b>

## Tableau des flux de trésorerie consolidé

	Notes	31/12/10	31/12/09
<b>Résultat net total consolidé</b>		<b>191 393</b>	<b>186 756</b>
Élimination du résultat des mises en équivalence		-3 401	-8 240
Élimination des amortissements et provisions		490 137	533 519
Élimination des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)		3 869	-4 544
Élimination des résultats de cession et des pertes et profits de dilution		-5 182	18 245
Élimination des produits de dividendes		-99	-4
Élimination impact actualisation		4 071	-7 071
Élimination impact fermeture contrat de Lease			-45 012
<b>Capacité d'autofinancement après coût de l'endettement et impôts</b>		<b>680 789</b>	<b>673 648</b>
Élimination de la charge (produit) d'impôt		10 582	6 178
Incidence de la variation du BFR	Note 22	33 166	-28 906
Impôts payés		-7 997	-5 127
<b>Flux de trésorerie liés à l'activité</b>		<b>716 539</b>	<b>645 791</b>
Incidence des variations de périmètre		-11 604	-37 705
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	Notes 13 et 14	-1 262 064	-1 225 228
Acquisition d'actifs financiers		-146	-261
Variation des prêts et avances consentis		1 386	-6 357
Variation du BFR sur investissements		-44 965	110 230
Subventions d'investissement reçues	Notes 13 et 14	326 572	249 670
Subventions d'investissement à recevoir		-15 315	-24 678
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		20 288	5 495
Cession d'actifs financiers		90	1 828
Dividendes reçus		751	1 180
Autres flux liés aux opérations d'investissement		-126	284
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>		<b>-985 132</b>	<b>-925 543</b>
Augmentation de capital	Note 1	150 000	0
Émission d'emprunts		849 720	789 918
Émission de billets de trésorerie		612 463	655 102
Remboursement d'emprunts		-522 109	-493 085
Remboursement de billets de trésorerie		-655 102	-329 936
Variation des intérêts courus non échus		3 502	12 988
Dividendes payés aux actionnaires du groupe		0	0
Dividendes payés aux minoritaires		-2 313	-521
Autres flux liés aux opérations de financement		-38	-45 020
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>		<b>436 124</b>	<b>589 446</b>
Incidence de la variation des taux de change		2 842	348
Incidence des changements de principes comptables			
<b>Variation de la trésorerie</b>		<b>170 374</b>	<b>310 042</b>
Trésorerie d'ouverture		515 608	205 566
Trésorerie de clôture	Note 23	685 983	515 608
<b>Variation de la trésorerie</b>		<b>170 374</b>	<b>310 042</b>



## Tableau de variation des capitaux propres

	Capital	Contreva- leur des immobi- lisations mises à disposition	Réserves de conversion	Ecarts actuariels	Variation JV des AFS	Couverture de flux de trésorerie	Autres réserves	Capitaux propres part du groupe	Intérêts minoritaires	Total capitaux propres
<b>Capitaux propres 31 décembre 2008</b>	283 367	250 701	-7 072	5 456	247	-34 274	1 573 465	2 071 890	16 980	2 088 870
Résultat net de l'exercice							182 810	182 810	3 946	186 756
Autres éléments du résultat global			-2 284	-2 845	-1 118	1 402		-4 845	107	-4 738
<b>Résultat global total</b>			-2 284	-2 845	-1 118	1 402	182 810	177 965	4 053	182 018
Autres transactions entre actionnaires								0	4 633	4 633
Autres variations							149	149	-2 095	-1 946
<b>Capitaux propres au 31 décembre 2009</b>	283 367	250 700	-9 356	2 611	-871	-32 872	1 756 424	2 250 002	23 572	2 273 574
Résultat net de l'exercice							186 228	186 228	5 164	191 392
Autres éléments du résultat global			4 840	-43 947	2 036	15 116	-	-21 955	947	-21 008
<b>Résultat global total</b>			4 840	-43 947	2 036	15 116	186 228	164 273	6 111	170 384
Autres transactions entre actionnaires									-903	-903
Autres variations	150 000		0	-	0		2 887	152 887	1 106	153 993
<b>Capitaux propres au 31 décembre 2010</b>	433 367	250 700	-4 517	-41 336	1 165	-17 756	1 945 539	2 567 162	29 886	2 597 048

## NOTES ANNEXES

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

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

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

La RATP a notamment pour objet l'exploitation de service public de transport en Île-de-France. La RATP est désignée par l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, le Syndicat des transports en Île-de-France (STIF), pour assurer la gestion du métro et d'autres transports urbains de Paris et de sa proche banlieue : autobus, tramway et une partie des lignes A et B du RER.

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

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

Les comptes consolidés du groupe au 31 décembre 2010 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 11 mars 2011.

### 1 / Événements et transactions significatifs survenus en 2010

#### Évolution du cadre réglementaire

Le règlement européen relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (règlement OSP) adopté le 23 octobre 2007 est entré en vigueur le 3 décembre 2009.

La loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009, relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (loi ORTF), a modifié les dispositions de l'ordonnance de 1959.

Ainsi, la loi :

- décide que l'exploitation des lignes existantes créées avant le 3 décembre 2009 se poursuivra dans le cadre des conventions en cours conformément aux règles applicables à cette date jusqu'au 31 décembre 2024 pour les services de bus, jusqu'au 31 décembre 2029 pour les services de tramway et jusqu'au 31 décembre 2039 pour les autres services de transports (métro et RER). Ces durées d'exploitation s'appliquent à tous les opérateurs d'Île-de-France sauf stipulation conventionnelle antérieure manifestant l'accord entre l'autorité organisatrice et l'opérateur prévoyant expressément une date antérieure ; les droits d'exploitation des lignes confiées 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 ;
- modifie le régime de propriété des biens historiquement mis à disposition ou créés par la RATP à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010 ;
- reconnaît à la RATP la qualité de gestionnaire de l'infrastructure des réseaux de métro et de RER (dans la limite des compétences reconnues à Réseau ferré de France), dont elle assure l'exploitation à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2010.

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

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

Type de biens	Matériels roulants et matériels d'entretien du matériel roulant dits « biens de retour ».	« Biens de reprise ». Il s'agit de biens nécessaires à l'exploitation : les centres bus, ...	Biens affectés aux activités administratives, sociales ou de formation.	Biens relatifs à l'infrastructure.
Régime de propriété	Ces biens appartenant initialement à la RATP, ils sont devenus la propriété du STIF depuis le 1 <sup>er</sup> janvier 2010. La RATP en conserve le contrôle pendant la durée des droits. 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 <sup>er</sup> 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 <sup>er</sup> janvier 2010.	Pour la partie des biens qui appartenait initialement à l'État et au STIF, ces biens sont devenus la propriété de la RATP depuis le 1 <sup>er</sup> janvier 2010.
Modalités de rémunération du transfert	Ce transfert est à titre gratuit.	Transfert avec indemnisation du STIF.	Transfert avec indemnisation du STIF.	Ce transfert est à titre gratuit.

Des décrets d'application prévus par la loi ORTF doivent préciser :

- la liste des biens transférés ;
- le montant des indemnités ;
- la rémunération de la RATP au titre de ses missions de gestionnaire d'infrastructure et d'exploitant de lignes et pour les biens dédiés à l'exploitation du service public ;
- leur ventilation entre « biens de reprise » et « biens de retour » ;
- ainsi que les conditions de remise au STIF des biens à l'échéance des droits d'exploitation.

Dans l'attente de ces décrets et de l'adaptation du cadre contractuel de la RATP, les comptes arrêtés au 31 décembre 2010 ne prennent pas en compte les dispositions de la loi.

Dans ce contexte, la RATP a maintenu dans ses comptes les modalités d'enregistrement des actifs, les modalités d'amortissement et d'évaluation des actifs immobilisés appliquées antérieurement et n'a pas été en mesure :

- de déterminer les flux futurs de trésorerie liés à ces actifs ;

- de présenter un compte de résultat avec une séparation des activités gestionnaire d'infrastructure et exploitant de lignes de transport.

En outre, suite à la limitation dans le temps des droits d'exploitation, les opérations relatives à l'activité « exploitation des réseaux de transport » entrent dans le champ d'application d'IFRIC 12. En l'absence notamment d'adaptation de la convention avec le STIF, la RATP n'a pas appliqué cette norme :

- dans le contrat en cours liant le STIF et la RATP, établi préalablement à l'entrée en vigueur du nouveau cadre réglementaire décrit ci-dessus, la rémunération globale de l'offre de transport est définie sur la période 2008-2011 : la rémunération de la RATP n'est donc pas répartie entre les deux missions confiées par la loi (gestionnaire d'infrastructure et exploitant de lignes de transports) ;
- les transferts de propriété des actifs définis dans la loi ORTF vont modifier les rémunérations futures ;
- à l'issue des contrats de concessions, l'indemnisation de biens transférés au STIF demeure à définir.



## Développement groupe RATP

### • Participation dans Transdev

La RATP, actionnaire à 25,6 % de Transdev, a conclu le mardi 4 mai 2010 un accord avec Veolia Environnement et la Caisse des dépôts et consignations, actionnaires majoritaires respectifs de Veolia Transport et de Transdev, pour sortir du capital de cette société en échange d'actifs français et internationaux appartenant à Transdev et à Veolia Transport. Cette opération n'a pas été traduite dans les comptes du 31 décembre 2010 en raison des conditions suspensives exogènes. Si l'autorité de la concurrence française a validé le 27 juillet 2010 la sortie de la RATP, et le 30 décembre 2010, la fusion entre Veolia Transport et Transdev, la réalisation de l'opération dépendait encore au 31 décembre 2010 de la conclusion d'un certain nombre d'opérations :

- les autorisations par les organes de tutelle de la RATP et de la Caisse des dépôts, celles-ci ayant été conditionnées à la parution de la décision de la concurrence sur la fusion entre Veolia Transport et Transdev, avis paru le 24 janvier 2011 ; les autorisations sont ainsi attendues courant février ;
- le plein effet juridique de la fusion de Transdev et de Veolia Transport nécessaire à la réalisation des apports à la RATP.

Selon IFRS 5, depuis le 31 décembre 2009, la valeur comptable de Transdev est présentée séparément au bilan en actifs détenus en vue de la vente. La réalisation effective de l'échange se traduira comme une cession de la participation détenue actuellement dans Transdev et par la consolidation des actifs français et internationaux en contrepartie ou la comptabilisation des participations correspondantes.

### • RATP développement achète le Groupe Dunois Voyages

RATP Dev a signé l'acquisition du Groupe Dunois Voyages, spécialisé dans les services de transport urbain et interurbain dans la région Centre, dans les départements du Loiret, de l'Indre-et-Loire et de l'Eure-et-Loir.

Basé à Orléans, le Groupe Dunois propose également des voyages touristiques, des services de transport scolaire et des services de transport à la demande pour les personnels d'entreprise et les personnes à mobilité réduite.

### • Protocole d'accord pour un nouveau Systra

La RATP et la SNCF ont abouti à un protocole d'accord visant à développer l'ingénierie du transport autour de leur filiale commune Systra. Cet accord consiste à apporter à Systra les filiales propres d'ingénierie des deux entreprises (Xélys pour la RATP). Les deux entreprises resteraient à parité dans le capital de Systra.

Ces opérations de développement n'ont pas d'impact sur les états financiers au 31 décembre 2010.

## Contrôle fiscal

Le contrôle fiscal portant sur les exercices 2004 à 2006, démarré fin 2007, s'est conclu en mai 2010. La provision correspondante a été reprise à hauteur de 42 M€ pour tenir compte de l'abandon des propositions de rectification notifiées par les services vérificateurs.

Les conséquences du contrôle fiscal sur les années 2007 à 2010 en termes de taxes foncières et professionnelles et de contribution économique territoriale ont fait l'objet de la constatation d'une charge à payer dont l'estimation repose sur les déclarations complémentaires émises à ce titre. Cette charge à payer a fait l'objet en contrepartie de la constatation d'un produit à recevoir du STIF en application des articles 68-1 et 68-2 du contrat STIF au titre de 2008 à 2010.

## TVA sur 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.

Rétroactivement au 1<sup>er</sup> janvier 2010, la RATP facture sans TVA le STIF hormis le partage de l'écart entre l'objectif de recettes directes et les recettes directes, conformément à l'analyse exposée à la DLF. La RATP considère que quelle que soit l'issue de ce dossier l'impact sera neutre sur les comptes 2010.

## Nouvelles émissions obligataires

La RATP a émis l'équivalent de 600 M€ sur l'année 2010 soit :

- 500 M€ en septembre, (échéance sept 2022) avec un taux coupon de 2,875 %,
- 100 M€ en novembre (échéance sept 2022) avec un taux coupon de 2,875 %.

En outre, les plafonds d'émission ont été augmentés,

- le programme de billets de trésorerie de la RATP auprès de la banque de France est passé de 1,5 milliards à 2 milliards ;
- le programme EMTN est passé de 4,2 milliards à 5 milliards.

## Dotation en capital

Dans le cadre du plan de relance national annoncé début 2009, la RATP s'était engagée à accroître son budget d'investissement. En contrepartie, elle devait notamment percevoir une dotation en capital de l'État d'un montant de 150 M€. Cette dotation a été encaissée le 30 juillet 2010.

# 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 2010 sont établis conformément aux normes comptables internationales édictées par l'IASB (International Accounting Standards Board) et adoptées par l'Union européenne. Ce référentiel est disponible sur le site de la Commission européenne

à l'adresse suivante : [http://ec.europa.eu/internal\\_market/accounting/ias\\_fr.htm#adopted-commission](http://ec.europa.eu/internal_market/accounting/ias_fr.htm#adopted-commission).

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

## 2.2 Présentation des normes

### 2.2.1 Normes / amendements et interprétations applicables à la RATP pour la première fois en 2010

Les principes comptables retenus sont identiques à ceux utilisés pour la préparation des comptes consolidés pour l'exercice clos le 31 décembre 2009, à l'exception de l'application des nouvelles normes, amendements de normes et interprétations adoptés par l'Union européenne et applicables pour la première fois sur l'exercice 2010 ; il s'agit de :

- IFRIC 12 « *Concessions de services* ». Dans le cadre des contrats de concessions de service, ce texte précise la mise en œuvre du modèle de l'actif financier ou de l'actif incorporel. Compte tenu des informations non disponibles à la date du 31 décembre 2010, la RATP n'a pas été en mesure d'appliquer cette norme (cf §1 Evolution du cadre réglementaire) ;
- IFRS 3 révisée « *Regroupements d'entreprises* » et IAS 27 révisée « *États financiers consolidés* ».

Ces normes révisées dont l'application est prospective, ont notamment pour conséquences :

- La modification des règles de comptabilisation des regroupements d'entreprises :
  - les frais liés à ces opérations (à l'exception des frais d'émission d'instruments de capitaux propres émis en rémunération du regroupement et des coûts de transactions liées aux dettes financières) ne font plus partie du coût d'acquisition mais sont comptabilisés en charges dans le compte de résultat opérationnel ;
  - les clauses de compléments de prix conditionnels (« *earn-out* ») devront être évaluées dans le délai maximum de douze mois suivant la date d'acquisition ; toute modification ultérieure affectera le compte de résultat (sauf si le complément de prix est un instrument de capitaux propres).
- L'option possible entre deux méthodes d'évaluation du *goodwill* dans le cas de prises de contrôle à moins de 100 % :
  - la méthode du *goodwill* partiel, seule autorisée par la norme IFRS 3 antérieure, qui consiste à déterminer le *goodwill* à hauteur du pourcentage acquis ;
  - et la méthode du *goodwill* total, qui consiste à déterminer le *goodwill* à 100 % sur la base de la juste valeur des intérêts minoritaires.

L'option pour l'une ou l'autre méthode est exercée opération par opération.

- La modification des règles de comptabilisation des acquisitions et cessions d'intérêts minoritaires dans des filiales consolidées par intégration globale. Ces opérations sont considérées comme des tran-

sactions entre actionnaires de ces filiales et se traduisent par des mouvements au sein des capitaux propres consolidés entre « *part du groupe* » et « *intérêts minoritaires* », ainsi :

- les acquisitions d'intérêts minoritaires ne génèrent plus de complément de *goodwill* mais se traduisent par une réduction des capitaux propres – part du groupe ;
- les cessions d'intérêts minoritaires, ou entrées d'actionnaires minoritaires dans le capital de filiales consolidées ne génèrent plus de plus-values de cession ou de dilution dans le compte de résultat opérationnel, mais se traduisent par une variation des capitaux propres – part du groupe.
- La modification des règles de comptabilisation des options de vente détenues par les actionnaires minoritaires de sociétés consolidées par intégration globale. Pour les options accordées à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2010, la différence entre leur valeur initiale et le montant des intérêts minoritaires correspondants ne sera plus comptabilisée en *goodwill*, mais en minoration des capitaux propres – part du groupe.
- Amendements IAS 39 « *Éléments éligibles à une opération de couverture* » ; cet amendement relatif aux éléments éligibles à la couverture ;
- Procédure d'amélioration annuelle des IFRS 2009.

### 2.2.2 Normes / amendements et interprétations d'application non obligatoire en 2010

S'agissant des normes, amendements, et interprétations d'application non obligatoire en 2010, le groupe a décidé de ne pas les appliquer par anticipation :

- Amendement IAS 32, « *Classement des émissions de droits* », applicable aux exercices ouverts à compter du 01/02/10 ;
- Procédure d'amélioration annuelle des IFRS 2010 (partiellement) :
  - Les amendements d'IFRS1 « *première adoption* » ;
  - IFRIC 19 « *Extinction de passifs financiers avec des instruments de capitaux propres* » ;
  - IAS 24 révisée « *Informations relatives à des parties liées* » ;
  - Les amendements d'IFRIC 14, IAS 19 « *plafonnement de l'actif au titre des régimes à prestations définies* ».

Le processus de détermination des impacts potentiels de ces normes sur les comptes consolidés du groupe est en cours, le groupe n'anticipe pas, à ce stade de l'analyse, d'impact significatif sur les comptes consolidés.

## 2.3 Estimations et jugements

Pour établir les comptes du groupe, la direction doit procéder à des estimations dans la mesure où de nombreux éléments inclus dans les états financiers ne peuvent être précisément évalués. La direction est amenée à réviser ces estimations en cas de changement des circonstances sur lesquelles elles étaient fondées ou par suite de nouvelles informations ou d'un surcroît d'expérience. En conséquence, les estimations retenues au 31 décembre 2010 pourraient être sensiblement modifiées.



Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

- La dépréciation des actifs, essentiellement les immobilisations corporelles (cf Note 3.5), les stocks (cf Note 3.10) et les goodwill (cf Note 3.3),
- Les provisions pour risques, principalement la provision pour démantèlement (cf Note 25), et les éléments relatifs aux avantages du personnel (cf Note 24),
- L'évaluation à la juste valeur des instruments financiers (cf Note 26.4),
- L'évaluation des risques de contrepartie des dépôts dans le cadre des contrats de lease-hold (cf Note 15),
- La reconnaissance des impôts différés actifs (cf Note 10).

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

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

## 3 / Principes comptables

### 3.1 Consolidation

#### 3.1.1 Détermination du périmètre et méthodes de consolidation

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- La réglementation HLM impose des contraintes financières (restriction du bénéfice distribuable, restriction des droits au boni de liquidation...) qui limitent le pouvoir de diriger la politique financière d'une telle filiale et d'en recueillir des avantages économiques ;
- La dette des sociétés HLM est, dans sa quasi-totalité garantie, opération par opération, par les collectivités publiques concernées. Par conséquent, la RATP ne porte pas les risques de remboursement des emprunts de Logis Transports ;
- La RATP exerce une influence sur certains aspects de gestion de Logis Transports sans que cette influence ne puisse être qualifiée de contrôle. 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 19.

#### 3.1.2 Regroupements d'entreprises

Les acquisitions de filiales sont constatées selon la méthode de l'acquisition. Le coût d'une acquisition est composé de la juste valeur des actifs remis, des passifs encourus à la date de l'acquisition. L'excédent du coût d'acquisition sur les intérêts du groupe dans la juste valeur des actifs, des passifs et des passifs éventuels enregistrés constitue le

*goodwill* (note 12). À l'inverse, si la juste valeur de la quote-part des actifs et passifs acquis dépasse le coût d'acquisition, cet excédent est immédiatement enregistré au compte de résultat.

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

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

#### 3.1.3 Engagements d'achat d'intérêts minoritaires

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

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

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

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

### 3.2 Conversion

#### 3.2.1 Monnaie de fonctionnement et monnaie de présentation

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

#### 3.2.2 Conversion des états financiers des filiales étrangères

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

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

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

#### 3.2.3 Conversion des opérations en devises

Les opérations en monnaies étrangères 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 Écarts d'acquisition

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

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

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

### 3.4 Immobilisations incorporelles

#### 3.4.1 Frais de recherche et de développement

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



Les procédures internes permettent de matérialiser la date de décision d'investir de la direction.

Les frais de développement sont amortis sur les durées d'amortissement des immobilisations corporelles auxquelles ils se rattachent.

### 3.4.2 Autres immobilisations incorporelles

Les autres immobilisations incorporelles figurent au bilan à leur valeur historique et sont systématiquement amorties sur leur durée d'utilité. Les logiciels sont amortis linéairement sur une durée de 3 à 10 ans. Seuls les coûts de développements spécifiques et de paramétrages particuliers de système de gestion transversaux à la RATP EPIC sont amortis sur 10 ans.

## 3.5 Immobilisations corporelles

### 3.5.1 Jusqu'au 31 décembre 2009

Les immobilisations corporelles du groupe sont composées de biens affectés par l'État et le STIF aux exploitations confiées à la RATP, de biens propres et de biens faisant l'objet de location financement.

La répartition des actifs immobiliers est la suivante par propriétaire :

- L'État : il s'agit pour l'essentiel de lignes qui ont été incorporées au RER ;
- Le STIF : cela concerne principalement les lignes de métro construites avant 1968 ; ainsi qu'un certain nombre d'immeubles afférent à l'activité de la RATP ;
- La RATP : pour les autres biens.

#### • Régime de possession par la RATP des biens immobiliers affectés par l'État et le STIF

La loi du 21 mars 1948 qui a créé la RATP prévoit que les biens mobiliers et immobiliers concédés ou affermés par la Ville de Paris ou le Département de la Seine à la Compagnie du chemin de fer métropolitain et à la Société des transports en commun de la région parisienne sont mis à la disposition de la RATP au moment de sa création (cf Note 3.15 : contre-valeur des immobilisations). La propriété juridique de ces biens a été transférée par la loi de 1964 au STIF ; ces biens sont restés affectés aux exploitations confiées à la RATP. Les décrets de 1969 et 2006 fixent la liste des biens appartenant au STIF. Les infrastructures et autres biens (sauf compte de remploi correspondant aux biens acquis en contrepartie de la cession de biens initialement affectés par l'État ou le STIF).

Le décret du 4 juin 1975 prévoit par ailleurs également que les biens immobiliers appartenant à l'État et constitués de voies ferrées d'intérêt général nécessaires à l'exploitation du réseau régional sont affectés aux exploitations de la RATP.

Conformément aux décrets précités de 1969, 2006, au décret du 4 juin 1975 et au contrat entre le STIF et la RATP, cette dernière a l'obli-

gation d'assurer l'entretien et le renouvellement du patrimoine qui a été mis à sa disposition.

Ainsi, les biens mis à la disposition par l'État français et le STIF, sans transfert de propriété, sont maintenus à l'actif du bilan de la RATP EPIC aux comptes d'immobilisations appropriés afin d'apprécier la réalité économique de la gestion du groupe. Cependant, la RATP n'en a pas la libre disposition. Ces biens appartiennent au domaine public des transports.

### 3.5.2 À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010

En liaison avec le règlement européen OSP du 23 octobre 2007 (entrée en vigueur le 3 décembre 2009), la loi ORTF (note 1 : Événements et faits significatifs) modifie à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010 le régime de propriété des biens créés par la RATP ou historiquement mis à sa disposition en distinguant quatre catégories d'actifs :

- La loi prévoit le transfert de la propriété juridique à la RATP des biens constitutifs de l'infrastructure gérée par la RATP et appartenant au STIF ou à l'État à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, ces biens étant transférés à titre gratuit ;
- L'ensemble des biens nécessaires à l'exploitation des services de voyageurs -notamment les matériels roulants et les matériels d'entretien du matériel roulant- font l'objet d'un transfert de propriété juridique au STIF au 1<sup>er</sup> janvier 2010 à titre gratuit. Le STIF entrera en possession de ces biens à l'expiration des droits d'exploitation de services. Un décret en Conseil d'État définira les conditions notamment financières de remise de ces biens au STIF à l'expiration des droits de lignes de sorte qu'il n'en résulte pour la RATP aucune perte de valeur ;
- Les autres biens affectés à l'exploitation, autres que ceux mentionnés aux deux paragraphes précédents, sont apportés en pleine propriété à la RATP au 1<sup>er</sup> janvier 2010 ; à l'expiration des droits d'exploitation de lignes, le STIF dispose néanmoins d'un droit de reprise de ces biens. Un décret en Conseil d'État devra déterminer les modalités financières de transfert de ces biens au 1<sup>er</sup> janvier 2010, le délai pendant lequel le STIF peut exercer son droit de reprise et les modalités financières de reprise de ces biens par le STIF ;
- Les immeubles et autres biens appartenant au STIF ou à l'État qui ne sont pas affectés à l'exploitation et qui sont utilisés par la RATP pour des activités administratives, sociales ou de formation sont à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2010, apportés en pleine propriété à la RATP. Ces transferts à la RATP donnent lieu au versement d'une indemnité au STIF, non déterminée à cette date. Un décret en conseil d'État devra fixer les modalités financières de transfert de ces biens. Les conséquences comptables et financières de ces nouvelles dispositions législatives, qui induisent notamment la limitation dans le temps des droits d'exploitation des lignes de transports, ne peuvent être appréciées en l'absence des décrets d'application et de l'adaptation du cadre contractuel avec le STIF.

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

Conformément à la méthode de comptabilisation des actifs par composants, toutes les immobilisations ont été décomposées afin d'appliquer des durées d'utilité 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 (cf Note 3.19).

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

Pour les biens qui font l'objet d'une obligation de démantèlement, le coût prévisionnel de cette obligation est inclus dans le coût d'acquisition du bien correspondant et figure également en provisions (cf Notes 3.15 et 25).

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, matériels et outillage	5 à 50 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 15 ans

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

## 3.6 Dépréciation d'actifs

### 3.6.1 Dépréciation des unités génératrices de trésorerie (UGT)

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

Une unité génératrice de trésorerie est le plus petit groupe identifiable d'actifs comprenant l'actif à évaluer dont l'utilisation continue génère des entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupes d'actifs.

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

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

Selon la norme IAS 36, un test de dépréciation doit être effectué :

- Chaque année pour toutes les UGT comprenant des *goodwill* ou des actifs incorporels à durée de vie indéfinie ;
- Dès lors qu'il apparaît un indice de perte de valeur pour tous les actifs.

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

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

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

Comme indiqué ci avant (note 1 : Événements survenus en 2010), la loi ORTF fixe dans le temps les droits d'exploitation des lignes confiées à la RATP, définit les régimes de propriété des biens et le sort des biens à l'expiration des contrats, fixe les modalités de rémunération pour la gestion de l'infrastructure et pour l'exploitation des lignes de manière à assurer la couverture des coûts et la rémunération des capitaux engagés. Les hypothèses de calcul des tests de dépréciation seront donc modifiées.

Dans l'attente des décrets et conventions prévus par la loi ORTF et de l'adaptation de son cadre contractuel, la RATP n'a pas été en mesure au 31 décembre 2010 de déterminer les flux futurs de trésorerie liés à ses actifs et ainsi de s'assurer que leur valeur d'utilité était au moins égale au montant pour lequel ils sont inscrits à l'actif de son bilan. Il n'a donc pas été réalisé de test de dépréciation au 31 décembre 2010.

Les pertes de valeur sur *goodwill* sont irréversibles.

### 3.6.2 Dépréciation des autres actifs

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



## 3.7 Actifs financiers

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

### 3.7.1 Actifs financiers disponibles à la vente

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

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

### 3.7.2 Prêts et créances (autres actifs financiers)

Les autres actifs financiers sont essentiellement composés de créances rattachées à des participations, prêts, dépôts et cautionnements. L'ensemble de ces actifs financiers est évalué initialement à la juste valeur puis au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Ces actifs financiers font l'objet de test de perte de valeur dès l'apparition d'indices indiquant que leur valeur recouvrable serait inférieure à leur valeur au bilan. La perte de valeur éventuelle est enregistrée au résultat.

### 3.7.3 Instruments financiers dérivés

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

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

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

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

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

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

#### • 3.7.3.2 Instruments dérivés de couverture

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

##### *Couverture de juste valeur :*

Cette désignation concerne la couverture des variations de valeur de marché d'un élément du bilan ou d'un engagement ferme non comptabilisé.

L'élément couvert et l'instrument dérivé sont réévalués de façon symétrique, et leurs variations enregistrées simultanément en compte de résultat. Les impacts nets en résultat correspondent à la part d'inefficacité de la couverture.

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

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

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

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

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

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

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

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

## 3.8 Contrats de location

### 3.8.1 Contrats de location simple

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

### 3.8.2 Contrats de location-financement

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

Les contrats de location financement pris par le groupe concernent exclusivement des locations de bâtiments. Une clause d'indexation est présente dans ces contrats, le loyer étant basé sur un indice du coût de la construction. Les actifs enregistrés en immobilisations corporelles au titre des contrats de location-financement sont détaillés en note 14 et la dette financière correspondante en note 25.

## 3.9 Subventions d'investissement

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

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

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

## 3.10 Stocks

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

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

## 3.11 Créances clients

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

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

## 3.12 Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

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

Les équivalents de trésorerie se composent des placements sans risque dont l'échéance est inférieure ou égale à trois mois à l'origine, qui peuvent être convertis en liquidités de façon quasi-immédiate et dont le risque de changement de valeur est négligeable.

Ils incluent notamment :

- des titres de créances négociables, évalués à leur valeur nominale estimée,
- des titres d'OPCVM monétaires en euros, évalués à leur valeur liquidative à la date de clôture.

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

## 3.13 Dotation en capital

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

## 3.14 Réserves spéciales

### • Contre-valeur des immobilisations mises à disposition

Il s'agit principalement de la valeur résiduelle, figée au 01/01/1949 (date de création de la RATP), des actifs mis à disposition de la RATP à cette date et des actifs mis ultérieurement à la disposition de la RATP (ligne B et ligne A tronçon Saint-Germain-en-Laye).



#### • Plus et moins values sur cession d'actifs immobiliers

En application des textes créant et régissant la RATP et jusqu'en 2009, les plus-values et moins-values sur cessions d'actifs immobiliers alimentent directement des comptes de réserves, une distinction étant opérée selon qu'il s'agisse de biens mis à disposition ou de biens créés par la régie. Ces réserves procurent, selon des dispositions prises en accord avec les autorités de tutelle, des ressources finançant l'acquisition d'immobilisations nouvelles (réserves de remploi, réinvestissement).

#### • Réserve de couverture de flux de trésorerie

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

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

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

### 3.15 Provisions

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

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

L'estimation du montant figurant en provision 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 charge de la période à laquelle ils sont liés. La charge 2010 s'élève à 257 900 k€.

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 calculées de façon un peu spécifique, mais dont le montant est celui qui est exigible de toute entreprise ayant des personnes salariées ressortissantes de la protection sociale de droit commun (régimes obligatoires, à savoir CNAVTS et AGIRC-ARRCO).

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

#### 3.16.2 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 sont déterminés en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Selon cette méthode, les droits à prestations sont affectés aux périodes de service en fonction de la formule d'acquisition des droits du régime, en prenant en compte un effet de linéarisation lorsque le rythme d'acquisition des droits n'est pas uniforme au cours des périodes de service ultérieures. Il n'y a pas d'actifs de régime.

Les montants des paiements futurs au titre des avantages accordés aux salariés sont évalués sur la base d'hypothèses d'évolution des salaires, d'âge de départ à la retraite et de présence à ce jour, de tables de mortalité, puis ramenés à leur valeur actuelle sur la base des taux Bloomberg euro composite d'obligations à maturité 10/15 ans des entreprises notées AA.

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

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

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

#### 3.16.3 Autres avantages à long terme

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

### 3.17 Passifs financiers

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

#### Dettes financières :

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

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

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

### 3.18 Impôts différés

Les impôts différés sont comptabilisés à concurrence des différences temporelles entre la base fiscale des actifs et passifs et leur valeur comptable dans les états financiers consolidés. Aucun impôt différé n'est comptabilisé s'il naît de la comptabilisation initiale d'un actif ou d'un passif lié à une transaction, autre qu'un regroupement d'entreprises qui, au moment de la transaction, n'affecte ni le résultat comptable ni le résultat fiscal.

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

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

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

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

Pour le calcul des impôts différés des sociétés françaises, le taux d'impôt retenu est de 34,43 %.

La loi de finance 2010 a introduit la contribution économique territoriale en remplacement de la taxe professionnelle. Bien que les modalités de calcul de la contribution économique territoriale soient différentes des modalités de calcul de la taxe professionnelle, la RATP considère qu'elle s'inscrit dans la continuité de cette dernière dans ses caractéristiques intrinsèques. Ainsi, la contribution économique territoriale 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 (taxe professionnelle et taxe foncière) ; et une contribution couvrant l'écart entre l'indexation des recettes directes prévisionnelles selon les modalités prévues pour la contribution forfaitaire et selon les décisions tarifaires du STIF,
- Une contribution « C2 » liée au financement des investissements (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 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 produit et en charge en fonction du degré d'avancement à la date de clôture de la période présentée. Le degré d'avancement est mesuré par le rapport existant entre les coûts encourus pour les travaux exécutés à la date considérée et les coûts totaux estimés du contrat.

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

## 3.20 Information sectorielle

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

## 4 / Périmètre de consolidation

### 4.1 Sociétés consolidées

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

### 4.2 Variations de périmètre

#### Entrée au périmètre

##### • Réseau de la Roche-sur-Yon

Suite à l'appel d'offre qu'elle a remporté en 2009, RATP Développement, a pris en charge la gestion du transport urbain de l'agglomération yonnaise en janvier 2010, par le biais de la filiale CTY détenue à hauteur de 100 %.

##### • IXXI

La RATP a créé début 2010 une filiale de services d'aide à la mobilité détenue à hauteur de 100 %. Cette société est intégrée dans les comptes du 31 décembre 2010.

##### • Asie

En Asie, dans le cadre du partenariat avec Veolia Transport, VTRA a finalisé les accords conclus en 2009 avec l'achat de 50 % des parts de Veolia en Inde (société de développement et contrat d'exploitation de la ligne 1 de Mumbai). Ainsi deux nouvelles sociétés sont intégrées dans les comptes du 31 décembre 2010, VTR India et Mumbai 1.

En Chine, une société d'exploitation de lignes de bus à Macao a été intégrée au 31 décembre 2010.

##### • Dunois voyages

Les sociétés du groupe Dunois (4 sociétés) ont été intégrées dans les comptes consolidés le 1<sup>er</sup> octobre 2010 (cf § événements significatifs). Trois sociétés sont détenues à hauteur de 51 % à 100 % et sont intégrées selon la méthode de l'intégration globale. Une société est intégrée selon la méthode de la mise en équivalence (35 %).

L'écart d'acquisition dégagé s'élève à 11,8 M€. Les montants enregistrés sont provisoires et, conformément à IFRS3R, le groupe dispose de douze mois à compter de la date d'acquisition pour allouer définitivement le coût d'acquisition.

Ces entrées n'ont pas d'impact matériel sur les états financiers au 31 décembre 2010.

##### • Acquisition aux États-Unis en 2009

En 2010, le groupe RATP a procédé à l'allocation du prix d'acquisition des titres des sociétés Fullington autobus company et Mac Donald transit acquises à 51 % respectivement en septembre 2009 pour 7,8 M\$ soit 5 M€ et octobre 2009 pour 7,2 M\$ soit 5 M€.

Les valeurs attribuées aux actifs et passifs éventuels identifiables à la date de prise de contrôle ont été allouées de façon définitive.

Pour les sociétés Fullington autobus company et Mac Donald transit,

les ajustements de juste valeur à la date de prise de contrôle se rapportent principalement à la reconnaissance de la marque, de contrats client et d'actifs immobiliers.

Les goodwill résiduels s'élèvent à 6,3 M\$ soit 4,7 M€ pour Fullington autobus company et 3,6 M\$ soit 2,7 M€ pour Mac Donald transit.

## 5 / Chiffres d'affaires

	31/12/2010	31/12/2009
Produits du transport	4 045 257	3 977 192
Produits des activités annexes	95 302	90 279
Recettes hors transport	429 568	365 207
<b>Total Chiffre d'affaires</b>	<b>4 570 127</b>	<b>4 432 677</b>

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

	31/12/2010			31/12/2009		
	Chiffre d'affaires	Chiffre d'affaires France	Chiffre d'affaires international	Chiffre d'affaires	Chiffre d'affaires France	Chiffre d'affaires international
RATP	4 147 445	4 147 445		4 085 002	4 085 002	
RATP Développement	10 084	9 734	350	14 742	10 762	3 980
Groupe Giroux	54 660	54 660		53 719	53 719	
Autres filiales Transports	185 797	82 501	103 296	112 546	81 227	31 319
Groupe Systra	128 370	22 783	105 587	126 240	23 079	103 161
Xéllis	2 934	2 934		1 999	1 999	
Promo Métro	20 096	20 096		18 946	18 946	
Telcité-Naxos	19 188	19 188		18 648	18 648	
SEDP	1 554	1 554		835	835	
<b>TOTAL GROUPE</b>	<b>4 570 127</b>	<b>4 360 895</b>	<b>209 233</b>	<b>4 432 677</b>	<b>4 294 217</b>	<b>138 460</b>

## 6 / Charges de personnel

### 6.1 Les impacts financiers

	31/12/2010	31/12/2009
Rémunérations	-1 731 315	-1 692 216
Charges sociales	-739 096	-709 550
Autres avantages à long terme	5 836	8 282
Avantages postérieurs à l'emploi	-58 172	-35 575
Participations	-43 013	-35 289
<b>Total charges de personnel</b>	<b>-2 565 760</b>	<b>-2 464 348</b>

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



## 6.2 Effectifs du groupe

	31/12/2010		31/12/2009	
	Effectif global	Quote part du groupe *	Effectif global	Quote part du groupe *
RATP EPIC	43 612	43 612	44 333	44 333
RATP Développement et ses filiales	4 186	3 491	1 806	1 806
Cars Perrier			202	202
OrlyVal Services			73	73
Groupe Giroux			394	394
Autres filiales Transports			1 050	1 050
Groupe Systra	1 088	544	1 807	904
Ixxi	7	7		
Xelis	64	64	43	43
Promo Métro	17	17	20	20
Telcité	14	14	15	15
SEDP	40	40	36	36
<b>Effectif moyen des sociétés contrôlées</b>	<b>49 028</b>	<b>47 789</b>	<b>48 060</b>	<b>47 157</b>

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

## 6.3 Le droit individuel de formation

Conformément aux dispositions de la loi n°2004-391 du 4 mai 2004 relative à la formation professionnelle, l'entreprise accorde à ses salariés un droit individuel d'une durée de 20 heures minimum par année civile cumulable sur une durée maximale de 6 ans et au terme de ce délai et, à défaut de son utilisation, l'ensemble des droits restera plafonné à 120 heures. Concernant RATP EPIC, au 31 décembre 2010, les heures acquises au titre du droit individuel de formation sont au nombre de 4 646 973 heures. Le volume d'heures n'ayant pas fait l'objet d'une demande par les agents est de 4 637 273 heures.

## 7 / Autres produits et charges d'exploitation

### Produits des activités ordinaires

	31/12/2010	31/12/2009
Remboursements divers	53 240	53 967
Fermeture des droits PEE (1)	22 370	
<b>Total des produits des activités ordinaires</b>	<b>75 610</b>	<b>53 967</b>

(1) Cf. note 24.1

### Autres produits et charges d'exploitation

	31/12/2010	31/12/2009
Pertes sur créances clients	-6 020	-7 927
Charges diverses de gestion courante	-26 456	-12 708
Produits divers de gestion courante		0
<b>Total autres charges d'exploitation</b>	<b>-32 476</b>	<b>-20 635</b>

La variation des charges diverses de gestion courante provient essentiellement de la RATP et s'explique par une multitude d'opérations courantes.

## 8 / Autres produits et charges opérationnels

Ces autres produits et charges opérationnels correspondent à des éléments inhabituels et peu fréquents. Le résultat opérationnel courant correspond à la recommandation CNC2009-R.03.

	31/12/2010	31/12/2009
Produits de cession des immobilisations	21 946	8 874
Autres produits opérationnels	3 643	1 235
<b>Total Autres produits opérationnels</b>	<b>25 589</b>	<b>10 108</b>

### Autres charges opérationnelles

	31/12/2010	31/12/2009
Valeur nette comptable des immobilisations	-17 228	-25 600
Autres charges opérationnelles	-1 100	-1 528
<b>Total autres charges opérationnelles</b>	<b>-18 328</b>	<b>-27 127</b>

Les produits de cession d'immobilisation proviennent principalement de la vente par la RATP d'un terrain situé à Antony. La valeur nette comptable des immobilisations correspond principalement à des opérations de réformes.

## 9 / Résultat financier

Coût de l'endettement	31/12/2010	31/12/2009
Charges d'intérêts des opérations de financement	-212 830	-223 045
Variation coût amorti	1 080	9 878
Résultat de change sur emprunts	189 819	-3 544
Part inefficace CFH	0	230
Part inefficace FVH	-2	-30
Reprise en résultat des opérations de couverture	-3 175	293
Intérêts des dérivés de couverture et de trading	-6 501	-11 104
Juste valeur des opérations de trading	596	5 913
Résultat net de change sur dérivés	-189 819	3 544
<b>Total coût de l'endettement</b>	<b>-220 832</b>	<b>-217 865</b>
Autres charges et produits financiers		
Revenus des participations	137	87
Produits sur trésorerie et équivalents de trésorerie	5 808	6 825
Résultat du lease-hold	2 227	74 821
Résultat de change liés aux éléments opérationnels	1 016	-1 308
Autres charges financières	-2 728	-2 601
<b>Total produits financiers</b>	<b>9 188</b>	<b>80 425</b>
<b>Total charges financières</b>	<b>-223 560</b>	<b>-220 466</b>
<b>Résultat financier</b>	<b>-214 372</b>	<b>-140 041</b>

Le résultat de change trouve sa contrepartie dans le résultat des dérivés de couverture. On trouvera en note 28 l'explication détaillée de la gestion du risque financier.



## 10 / Impôts, taxes et impôt sur le résultat

### Impôts sur les résultats

	31/12/2010	31/12/2009
Impôts, taxes et versements assimilés	-203 456	-237 312

La variation de l'exercice provient de la RATP et concerne principalement des effets de la réforme de taxe professionnelle, compensée en partie par les déclarations complémentaires de taxes locales et de taxes sur les salaires produites à l'issue du contrôle fiscal.

### 10.1 Charge d'impôts sur le résultat

	31/12/2010	31/12/2009
Charge / Produit d'impôts courants	-12 254	-6 416
Ajustement des impôts courants des exercices précédents	202	168
Charge / Produit lié à l'intégration fiscale	586	559
Charge / Produit d'impôts différés sur différences temporaires	885	-488
<b>Total impôts</b>	<b>-10 582</b>	<b>-6 179</b>

### 10.2 Preuve d'impôt

	31/12/2010	31/12/2009
Résultat net	191 392	186 755
(-) part des entreprises associées	3 401	8 240
(-) impôts sur les bénéfices	-10 582	-6 179
Résultat avant impôt des sociétés intégrées	198 573	184 694
Dont sociétés françaises intégrées	192 098	181 234
Dont sociétés étrangères intégrées	6 475	-3 460
Taux d'impôt applicable en France	34,43 %	34,43 %
<b>Charge d'impôt théorique</b>	<b>-68 369</b>	<b>-63 590</b>

Effet Epic non fiscalisé	60 701	56 592
Différences permanentes	-2 939	642
Différence taux juridictions étrangères	2 632	130
Gain sur intégration fiscale	586	-657
Imputation de reports déficitaires	219	1 319
Éléments imposés à taux réduit		
Autres	-3 411	-615
<b>Charge d'impôt au compte de résultat</b>	<b>-10 582</b>	<b>-6 179</b>

<b>Taux d'impôt effectif</b>	<b>5,33 %</b>	<b>3,41 %</b>
------------------------------	---------------	---------------

### 10.3 Mouvements d'impôts différés nets

#### Variation des actifs et passifs d'impôt différés consolidés

	31/12/2010	31/12/2009
<b>Au 1 Janvier</b>	<b>-5 208</b>	<b>-4 058</b>
Impôts comptabilisés au compte de résultat	885	-488
Impôts comptabilisés directement en capitaux propres	102	-662
Variation de périmètre	-1 134	
Écarts de conversion	-57	
<b>Au 31 Décembre</b>	<b>-5 412</b>	<b>-5 208</b>

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

#### Les impôts différés par nature sont les suivants :

	31/12/2010	31/12/2009
Différences temporelles	-286	-551
Écart d'évaluation	-4 575	-4 377
PV internes		
Retraitement CB	-2	-2
Avantages au personnel	643	489
Provisions réglementées	-381	-276
Autres	-811	-491
<b>Total</b>	<b>-5 412</b>	<b>-5 208</b>
dont : - impôts différés actifs	3 790	2 076
- impôts différés passifs	9 202	7 284

## 11 / Impact des fermetures anticipées des contrats de lease-hold

Au cours de l'année 2010, la RATP n'a dénoué aucun contrat.

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

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

Les banques et les assureurs ont souhaité conserver une partie de leurs dépôts, ces dépôts ont été requalifiés en autres actifs financiers car ils ne font plus partie du montage des opérations de lease-hold (a). À la fermeture des contrats, le coût de levée de l'option à payer a dû être financé par des emprunts (c). Pour négocier au mieux les conditions de ces emprunts, la RATP a mis en place des opérations de cash collatéral au sein de la même banque (b). Ces opérations ont été financées par l'émission de billets de trésorerie (d).

	31/12/2009	31/12/2008	Variation	Variation due à la fermeture de contrats de lease
Autres actifs financiers (a)	500 481	84 599	415 882	428 714
Trésorerie et équivalents de trésorerie (b)	581 627	294 451	287 176	367 319

	31/12/2009	31/12/2008	Variation	Variation due à la fermeture de contrats de lease
Dettes financières (c)	4 146 948	3 852 250	294 698	428 714
Dettes financières-Courant (d)	1 456 071	1 115 349	340 722	367 319



## 12 / Goodwill

	31/12/2010	31/12/2009
À l'ouverture de la période	61 912	50 979
Acquisitions par voie de regroupement	12 495	10 982
Différence de change nette	563	-49
À la clôture de la période	74 970	61 912

Les variations de l'exercice correspondent à l'acquisition des sociétés du groupe Dunois et de VTR India (cf note 4). Conformément à la méthode décrite dans la note 3.3 de l'annexe, des tests de dépréciation ont été réalisés sur les UGT existantes au 30 juin 2010. Ces tests n'ont pas mis en évidence de pertes de valeurs et aucune dépréciation n'a été constatée.

## 13 / Immobilisations incorporelles

	31/12/2008	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variation de périmètre	31/12/2009
<b>Valeurs brutes</b>						
Droit au bail	2 626	12	0	0	0	2 638
Frais de recherche et développement	96 558	98	0	13 405	701	110 762
Concessions, brevets et droits similaires	342 910	1 753	-35 224	24 471	35	333 945
Autres immobilisations incorporelles en cours	34 905	24 104	-510	-17 757	-401	40 341
Fonds commercial	1 363	0	0	0	-5	1 358
<b>Total valeurs brutes</b>	<b>478 362</b>	<b>25 967</b>	<b>-35 733</b>	<b>20 119</b>	<b>329</b>	<b>489 043</b>

	31/12/2008	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions	Reprises	Variation de périmètre et reclassements	31/12/2009
<b>Amortissements et dépréciations</b>						
Droit au bail	-989	-89	0	0	0	-1 078
Frais de recherche et développement	-6 302	-4 546	0	0	-128	-10 976
Concessions, brevets et droits similaires	-226 999	-31 674	31 123	0	-92	-227 641
Autres immobilisations incorporelles	-2 353	-275	510	0	1 632	-486
Fonds commercial	-7	0	0	0	1	-7
<b>Total amortissements et dépréciations</b>	<b>-236 649</b>	<b>-36 584</b>	<b>31 632</b>	<b>0</b>	<b>1 413</b>	<b>-240 188</b>
<b>Valeurs nettes</b>	<b>241 713</b>	<b>-10 617</b>	<b>-4 102</b>	<b>20 118</b>	<b>1 741</b>	<b>248 856</b>

	31/12/2009	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variation de périmètre	31/12/2010
<b>Valeurs brutes</b>						
Droit au bail	2 638	30	0	0	0	2 668
Frais de recherche et développement	110 762	85	0	-4	62	110 905
Concessions, brevets et droits similaires	333 945	1 494	-32 956	39 658	-1 653	340 489
Autres immobilisations incorporelles en cours	40 341	28 161	-318	-19 912	-173	48 100
Fonds commercial	1 358	126	0	2	12	1 497
<b>Total valeurs brutes</b>	<b>489 043</b>	<b>29 897</b>	<b>-33 272</b>	<b>19 745</b>	<b>-1 751</b>	<b>503 660</b>

	31/12/2009	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions	Reprises	Variation de périmètre et reclassements	31/12/2010
<b>Amortissements et dépréciations</b>						
Droit au bail	-1 078	-77	0	0	0	-1 155
Frais de recherche et développement	-10 976	-3 797	0	0	-6	-14 778
Concessions, brevets et droits similaires	-227 641	-32 920	31 988	40	-5 382	-233 916
Autres immobilisations incorporelles	-487	-949	122	0	-277	-1 592
Fonds commercial	-7	0	0	0	-78	-84
<b>Total amortissements et dépréciations</b>	<b>-240 188</b>	<b>-37 743</b>	<b>32 109</b>	<b>40</b>	<b>-5 743</b>	<b>-251 526</b>
<b>Valeurs nettes</b>	<b>248 856</b>	<b>-7 847</b>	<b>-1 164</b>	<b>19 784</b>	<b>-7 495</b>	<b>252 134</b>

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

## 14 / Immobilisations corporelles

	31/12/2008	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variation de périmètre	31/12/2009
<b>Valeurs brutes</b>						
Terrains	801 665	5 736	-2 766	14 686	-0	819 320
Immeubles de placement	1 077	0	0	0	0	1 077
Constructions	7 052 961	10 489	-33 688	174 179	-4	7 203 937
Installations techniques, matériels, outillage industriel	4 254 479	3 457	-95 354	181 497	29	4 344 110
Matériels de transport	4 664 958	52 127	-87 161	269 434	-151	4 899 206
Autres immobilisations corporelles	226 909	5 134	-19 928	17 140	29	229 286
Immobilisations corporelles en cours	1 467 180	1 177 379	0	-678 239	63	1 966 384
Subventions d'investissement	-4 313 273		-251 498			-4 564 771
<b>Total valeurs brutes</b>	<b>14 155 956</b>	<b>1 254 323</b>	<b>-490 394</b>	<b>-21 303</b>	<b>-34</b>	<b>14 898 549</b>

	31/12/2008	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions	Reprises	Variation de périmètre et reclassements	31/12/2009
<b>Amortissements et dépréciations</b>						
Terrains	-6 159	0	0	6 159	-34	-34
Immeubles de placement	-810	-7	0	0	0	-817
Constructions	-2 555 196	-158 104	21 327	0	97	-2 691 875
Installations techniques, matériels, outillage industriel	-2 766 601	-207 090	93 591	39	11	-2 880 050
Matériels de transport	-2 945 678	-237 207	85 857	0	306	-3 096 723
Autres immobilisations corporelles	-158 788	-24 290	19 322	4	-212	-163 965
Immobilisations en cours	0	0	0	0	0	0
Subventions d'investissement	1 722 001			96 602	0	1 818 603
<b>Total amortissements et dépréciations</b>	<b>-6 711 232</b>	<b>-626 698</b>	<b>220 097</b>	<b>102 804</b>	<b>167</b>	<b>-7 014 861</b>
<b>Valeurs nettes</b>	<b>7 444 724</b>	<b>627 624</b>	<b>-270 298</b>	<b>81 500</b>	<b>133</b>	<b>7 883 687</b>

	31/12/2009	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variation de périmètre	31/12/2010
<b>Valeurs brutes</b>						
Terrains	819 320	116	-4 817	1 400	-1 868	814 152
Immeubles de placement	1 077	0	0	0	0	1 077
Constructions	7 203 937	1 176	-21 861	181 522	-3 544	7 361 230
Installations techniques, matériels, outillage industriel	4 344 110	3 483	-39 857	160 216	-3 323	4 464 629
Matériels de transport	4 899 206	27 706	-159 430	226 474	1 371	4 995 326
Autres immobilisations corporelles	229 286	4 711	-34 156	3 239	30	203 110
Immobilisations corporelles en cours	1 966 384	1 204 164	-10	-592 367	75	2 578 245
Subventions d'investissement	-4 564 771		-324 730			-4 889 501
<b>Total valeurs brutes</b>	<b>14 898 549</b>	<b>1 241 357</b>	<b>-584 861</b>	<b>-19 517</b>	<b>-7 260</b>	<b>15 528 268</b>

	31/12/2009	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions	Reprises	Variation de périmètre et reclassements	31/12/2010
<b>Amortissements et dépréciations</b>						
Terrains	-34	0	0	0	0	-34
Immeubles de placement	-817	0	0	0	0	-817
Constructions	-2 691 875	-159 860	17 184	38	-454	-2 834 968
Installations techniques, matériels, outillage industriel	-2 880 050	-205 717	39 077	0	7 553	-3 039 137
Matériels de transport	-3 096 723	-219 241	156 613	315	-3 007	-3 162 043
Autres immobilisations corporelles	-163 965	-18 698	32 907	0	1 634	-148 122
Immobilisations en cours	0	0	0	0	0	0
Subventions d'investissement	1 818 603			100 133	0	1 918 736
<b>Total amortissements et dépréciations</b>	<b>-7 014 861</b>	<b>-603 517</b>	<b>245 781</b>	<b>100 486</b>	<b>5 725</b>	<b>-7 266 385</b>
<b>Valeurs nettes</b>	<b>7 883 687</b>	<b>637 839</b>	<b>-339 081</b>	<b>80 968</b>	<b>-1 536</b>	<b>8 261 883</b>



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

Le montant des engagements pour l'acquisition d'immobilisations corporelles est indiqué note 31.1.

Au 31 décembre 2010, 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 :

	31/12/2010	31/12/2009
Valeur brute	44 334	45 815
Amortissements cumulés	13 026	11 358
<b>Valeur nette comptable</b>	<b>31 308</b>	<b>34 457</b>

RATP

Postes du bilan	Engagements de crédit-bail					Prix d'achat résiduel
	Redevances payées		Redevances restant à payer			
	de l'exercice	cumulées	jusqu'à 1 an	+1 an à 5 ans	+5 ans	
Terrains	518	1 037	518	2 062	2 559	0
Constructions	3 336	21 125	3 345	13 465	30 177	2 373
Installations, matériel et outillage						
Autres immobilisations corporelles	20	49	20	30	0	9
Immobilisations en cours						
<b>Total</b>	<b>3 874</b>	<b>22 211</b>	<b>3 883</b>	<b>15 557</b>	<b>32 736</b>	<b>2 382</b>

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

## 15 / Information sur les opérations particulières

### 15.1 Lease américain

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

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

Les différents contrats qui composent chaque opération constituent une opération unique et sont comptabilisés comme tels. Les actifs et passifs liés à ces contrats, générateurs de flux qui se compensent exactement ont fait l'objet d'une compensation au bilan et au compte de résultat, laissant apparaître en lecture directe un solde, qui correspond au pro-

fit global de chaque opération, la net present value («NPV»). Ce profit est encaissé au moment de la signature des contrats et comptabilisé en produits à étaler, puis constaté linéairement en résultat financier sur la durée du contrat.

En 2009, la RATP a débouclé par anticipation dix contrats de lease avec un impact sur le résultat de +70 M€. Au 31 décembre 2010, 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 2010 à 351 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 2010 à 79 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 2010 à 142 M€, la RATP supporte le risque de contrepartie et doit mettre en place des lettres de crédit sur le risque RATP au profit des investisseurs américains si le rating de ces dépôts passe en dessous d'un certain seuil. Les lettres de crédit actuellement en vie représentent un encours maximum de 122 M€ et au 31 décembre 2009 l'encours était de 99 M€ (elles ont été émises en 2008).

### 15.2 Lease suédois

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

L'investisseur paye au fournisseur la totalité de la valeur du matériel. La RATP devient locataire du matériel pendant une période de 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 (cf note 15.1).

## 16 / Actifs détenus en vue de la vente

	31/12/2010	31/12/2009
Transdev	133 132	133 132
Transregio	1 404	
Eurailco	35	
STBC	91	
Equival	286	
Capital non libéré transdev	11 176	11 176
<b>Total</b>	<b>146 124</b>	<b>144 308</b>

(cf note événements significatifs)

## 17 / Participations dans les entreprises associées

Sociétés du groupe	31/12/2010			31/12/2009		
	% de contrôle	Quote-part Situation nette	Dont Résultat	% de contrôle	Quote-part Situation nette	Dont Résultat
Groupe Transdev	Actifs détenus en vue de la vente			Actifs détenus en vue de la vente		
LFI <sup>(2)</sup>	12,32	1 871	61	12,00	1 577	-206
Tram Di Firenze	24,90	1 839	-1	24,90	1 840	-82
LFI Services <sup>(2)</sup>	12,32	1 736	42	12,00	1 583	71
Financière Transdev	49,88	1 455	-7	49,88	1 462	-42
TFT Spa	12,32	1 790	27	12,00	1 628	94
SELT	25,00	702	137	25,00	684	-59
Groupe Systra <sup>(1)</sup>	50,00	315	41	50,00	246	-4
RFT Spa <sup>(2)</sup>	12,66	132	19	12,00	108	36
Alexa <sup>(2)</sup>	37,98	-100	-16	37,00	-80	-26
STBC <sup>(2)</sup>	Actifs détenus en vue de la vente			15,00	91	115
VTCL	45,00	8 081	216	45,00	7 740	-240
VT Korea	45,00	9 794	59	45,00	7 676	-102
HERM	48,00	175	44	48,00	131	-62
Modène	23,52	-0	0	23,52	4	0
Nanjing JV	22,05	-156	-56	22,05	-224	-420
Tramway Hong Kong	45,00	14 305	864	45,00	12 502	4
Séoul Ligne 9	36,00	1 051	1 283	36,00	740	488
Nanjing Anqing	16,32	560	112	16,32	400	4
Nanjing Huabei	11,47	495	94	11,47	358	2
Nanjing Huainan	18,30	1 252	303	18,30	846	99
Nanjing Maanshan	13,23	946	185	13,23	750	60
Mumbay	16,00	9	6	Hors périmètre		
Odulys	35,00	24	-11	Hors périmètre		
<b>Total</b>		<b>46 275</b>	<b>3 401</b>		<b>40 059</b>	<b>8 240</b>

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

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

- pour STBC, la RATP assure la direction opérationnelle ;

- pour LFI, LFI services, TFT spa, RFT spa, la RATP est l'actionnaire de référence de ces sociétés et détient 30 % de LFI.

La différence entre le % de contrôle et le % de détention correspond à des actions sans droit de vote.



## 18 / Participations dans les coentreprises

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

Sociétés du groupe	31/12/2010				
	Actifs non courants	Actifs courants	Passifs non courants	Passifs courants	Résultat
Financière Systra	19 739	6	0	34	-6
Groupe Systra	13 885	102 052	15 943	49 801	5 290
SLT	1 956	3 000	0	1 142	2 367
STIVO	1 140	8 290	1 020	5 972	1 159
Cité Bleue	10	60	0	18	95
ATCM	7 949	4 924	5 731	3 341	-373
Veolia Transport RATP Asia	34 788	65	0	671	-81
VTR China	24 183	797	0	3 745	-1 962
VTR Korea	9 477	552	26	319	-427
VTR India	1 595	385	0	282	65
Macao	52	290	0	74	-130
<b>Total</b>	<b>113 127</b>	<b>119 746</b>	<b>22 720</b>	<b>65 041</b>	<b>6 063</b>

## 19 / Actifs financiers disponibles à la vente

	31/12/2009					
	Actifs financiers 01/01/09	Cessions	Acquisitions / perte de valeur	Écarts de change	Autres	Actifs financiers 31/12/09
Total valeur brute	20 756	-1 897	-3 926	924	168	16 024
Perte de valeur	-7 355		-253		0	-7 607
<b>Total valeur nette</b>	<b>13 402</b>	<b>-1 897</b>	<b>-4 179</b>	<b>924</b>	<b>168</b>	<b>8 417</b>

	31/12/2010					
	Actifs financiers 01/01/10	Cessions	Acquisitions / perte de valeur	Écarts de change	Autres	Actifs financiers 31/12/10
Total valeur brute	16 024	-171	9 832	3	58	25 746
Perte de valeur	-7 607		-7 815	-4		-15 427
<b>Total valeur nette</b>	<b>8 417</b>	<b>-171</b>	<b>2 017</b>	<b>-1</b>	<b>58</b>	<b>10 318</b>

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

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

	Valeur nette	% d'intérêt
SA HLM Logis Transports <sup>(1)</sup>	33	88 %
Irise	750	10 %
Ratp Do Brazil	129	
Solea	301	<10 %
Tour Excel	5 570	
Ratp via Quatro	417	
Sociétés du Groupe Systra	1 146	<10 %
Linea <sup>(2)</sup>	826	33 %
Autres	1 146	
<b>Total</b>	<b>10 318</b>	

(1) Cf Note 3.1.

(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. Linéa 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.

Les données non auditées au 31 décembre 2010 de la SA HLM Logis Transports sont :

- Chiffre d'affaires : 53 421 k€ en 2010 contre 51 770 k€ en 2009.

- Total Bilan = 496 596 k€ dont 303 413 k€ d'endettement net.

- Résultat : 5 187 k€

## 20 / Autres actifs financiers

### 20.1 - Autres actifs financiers non courants

	31/12/2009					
	Valeurs nettes N-1	Acquisitions	Diminutions	Écarts de change	Autres	Valeurs nettes N
Prêts	47 280	4	-1 524	0	1 518	47 278
Dépôts et cautionnements	35 099	419 270	-3 814	12	223	450 790
Autres	2 942	1 178	-1 457	0	1	2 663
<b>Total valeur nette</b>	<b>85 320</b>	<b>420 451</b>	<b>-6 795</b>	<b>12</b>	<b>1 743</b>	<b>500 731</b>
Perte de valeur	-721	-15	161		327	-248
<b>Total valeur nette</b>	<b>84 599</b>	<b>420 436</b>	<b>-6 634</b>	<b>12</b>	<b>2 068</b>	<b>500 481</b>

	31/12/2010					
	Valeurs nettes N-1	Acquisitions	Diminutions	Écarts de change	Autres	Valeurs nettes N
Prêts	47 278	2 292	0	0	3 411	52 981
Dépôts et cautionnements	450 790	58 212	-17 201	16	1 992	493 809
Autres	2 663	439	-1 005	1	-1 447	651
<b>Total valeur nette</b>	<b>500 731</b>	<b>60 943</b>	<b>-18 206</b>	<b>17</b>	<b>3 957</b>	<b>547 441</b>
Perte de valeur	-248	45	0		0	-203
<b>Total valeur nette</b>	<b>500 483</b>	<b>60 988</b>	<b>-18 206</b>	<b>17</b>	<b>3 957</b>	<b>547 238</b>

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

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

## 20.2 Autres actifs financiers courants

	31/12/2009					Actifs financiers 31/12/09
	Actifs financiers 01/01/09	Variation de juste valeur	Acquisitions / perte de valeur	Écarts de change	Autres	
Total valeur brute	8 309	0	-3 493	0	1 524	6 340
Perte de valeur	0	0				0
<b>Total valeur nette</b>	<b>8 309</b>	<b>0</b>	<b>-3 493</b>	<b>0</b>	<b>1 524</b>	<b>6 340</b>

	31/12/2010					Actifs financiers 31/12/10
	Actifs financiers 01/01/10	Variation de juste valeur	Acquisitions / perte de valeur	Écarts de change	Autres	
Total valeur brute	6 340		-504	1	-3 299	2 538
Perte de valeur	0	0				0
<b>Total valeur nette</b>	<b>6 340</b>	<b>0</b>	<b>-504</b>	<b>1</b>	<b>-3 299</b>	<b>2 538</b>

## 20.3 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	31/12/2010	31/12/2009
Valeur nominale	78 259	76 567
Juste valeur	68 252	57 999
Coût amorti	52 818	49 620
Différence	-15 435	-8 379

Les opérations de couverture de juste valeur au 31 décembre 2010 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.

## 20.4 Les opérations de couverture de flux de trésorerie

Les opérations de couverture de flux de trésorerie au 31 décembre 2010 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

## 21 / Stocks

### 21.1 Détail des stocks par nature

	31/12/2010			31/12/2009		
	Valeur brute	Provision	Valeur nette	Valeur brute	Provision	Valeur nette
Matières premières et fournitures	192 452	-38 656	153 796	188 583	-32 436	156 148
Autres approvisionnements	170		170	67		67
En cours de production	11 372	-583	10 789	4 640	-313	4 327
Marchandises	44	-2	42	72		72
Produits finis	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>204 039</b>	<b>-39 241</b>	<b>164 798</b>	<b>193 363</b>	<b>-32 749</b>	<b>160 614</b>

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

	31/12/2009	Dotations	Reprises	Écarts de Conversion	Autres et reclassement	31/12/2010
Provisions sur stocks autres	-32 436	-6 235	15	0		-38 656
Provisions sur en cours	-313	-285	15	0		-583
Provisions sur stocks de marchandises	0	-2	0	0	0	-2
<b>Total</b>	<b>-32 749</b>	<b>-6 522</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-39 241</b>

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

## 22 / Clients et autres débiteurs

	31/12/2010	31/12/2009
Créances clients	269 010	227 390
Perte de valeur des créances clients	-13 252	-20 407
<b>Créances clients</b>	<b>255 758</b>	<b>206 982</b>
Créances de parties liées		
Paiements versés d'avance	4 467	2 243
Charges constatées d'avance	48 066	17 376
Créances sur l'État et autres collectivités	175 047	141 703
Autres créances d'exploitation		
Créances diverses	197 487	170 991
Provisions	-5 914	-6 105
<b>Autres débiteurs</b>	<b>419 152</b>	<b>326 208</b>
<b>Total clients et autres débiteurs</b>	<b>674 909</b>	<b>533 191</b>

	31/12/2010	31/12/2009
Montant créances dépréciées en début d'exercice	-20 407	-25 076
Dotations de l'exercice	-2 734	-3 529
Reprises de l'exercice non utilisées	114	0
Reprises de l'exercice utilisées	9 775	8 198
<b>Montant créances dépréciées en fin d'exercice</b>	<b>-13 252</b>	<b>-20 407</b>

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



	31/12/2010	31/12/2009
Stocks	-10 549	-14 071
Avances et acomptes versés sur commande	583	50
Créances clients et comptes rattachés	-45 544	-18 735
Créances État et autres collectivités publiques	-17 038	-13 293
Créances vis-à-vis du STIF	-17 190	73 311
Autres créances	-3 385	8 876
Charges constatées d'avance	-30 987	-1 727
Avances et acomptes reçus sur commande	2 046	3 981
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	54 234	-43 823
Dettes fiscales et sociales	75 616	24 145
Dettes vis-à-vis du STIF	-6 250	-4 531
Autres dettes	33 851	-30 281
Produits constatés d'avance	270	-8 234
Produits constatés d'avance Lease	-2 491	-4 574
<b>Total Incidence de la variation du BFR</b>	<b>33 166</b>	<b>-28 906</b>

## 23 / Trésorerie et équivalents de trésorerie

	31/12/2010	31/12/2009
Valeurs mobilières de placement	661 768	473 018
Disponibilités	97 049	108 609
<b>Total</b>	<b>758 817</b>	<b>581 627</b>

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

	31/12/2010	31/12/2009
Trésorerie et équivalents de trésorerie (bilan)	758 817	581 627
Concours bancaires courants	-72 834	-66 019
Actifs disponibles à la vente		
Trésorerie de clôture du TFT	685 983	515 608

## 24 / Provisions pour avantages au personnel

Les provisions pour avantages au personnel comprennent les avantages postérieurs à l'emploi et les autres avantages à long terme.

	31/12/2010	31/12/2009
Provision pour indemnités départ à la retraite	224 010	203 647
Provision pour allocation décès des retraités	29 536	26 534
Provision pour indemnités décès des actifs	14 721	12 974
Provision pour cessation anticipée d'activité	4 825	9 659
Provision pour bonification du taux de plan épargne entreprise (PEE) des retraités et futurs retraités	35 743	37 283
Provision pour rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités	160 710	136 787
<b>Total avantages postérieurs à l'emploi</b>	<b>469 545</b>	<b>426 884</b>
Provision pour cessation progressive d'activité	4 270	9 955
Provision pour médaille du travail	20 004	18 031
Provision pour maladie longue durée	3 996	6 242
Provision pour chômage	10 538	10 497
Provision pour rentes maladies professionnelles et accidents du travail des actifs	17 358	16 924
Provision mesures transitoires régime des retraites	1 211	1 564
<b>Total avantages à long terme</b>	<b>57 377</b>	<b>63 213</b>
<b>Total</b>	<b>526 922</b>	<b>490 097</b>

### 24.1 Avantages postérieurs à l'emploi

#### Régimes à prestations définies : synthèse

Les avantages postérieurs à l'emploi se composent :

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

	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès	Rentes AT/MP	Cessation anticipée d'activité	Bonification taux du PEE	Total avantages post-emploi
<b>Passif net comptabilisé au 1<sup>er</sup> janvier 2008</b>	<b>201 988</b>	<b>12 035</b>	<b>34 172</b>	<b>115 579</b>	<b>11 577</b>	<b>33 467</b>	<b>408 818</b>
Coûts des services rendus	12 728	993	632	-	-	-	14 353
Coûts de l'actualisation	10 845	621	1 718	5 437	-	1 966	20 587
Prestations payées	-18 605	-613	-431	-6 873	-4 962	-3 790	-35 274
Coûts des services passés	1 399	-	-	-	-	-	1 399
Fermeture de l'engagement	-	-	-9 727	-	-	-	-9 727
Impact résultat	6 367	1 001	-7 808	-1 436	-4 962	-1 824	-8 662
Pertes (gains actuariels)	1 719	-653	-2 164	8 226	10 969	5 640	23 737
Impact capitaux propres	1 719	-653	-2 164	8 226	10 969	5 640	23 737
<b>Passif net comptabilisé au 31 décembre 2008</b>	<b>210 074</b>	<b>12 383</b>	<b>24 200</b>	<b>122 369</b>	<b>17 584</b>	<b>37 283</b>	<b>423 892</b>

Engagements nets des actifs de régimes		-	-	-	-	-	-
Coût des services passés non reconnus	22 524	-	-	-	-	-	22 524
<b>Valeur de l'engagement au 31 décembre 2008</b>	<b>232 598</b>	<b>12 383</b>	<b>24 200</b>	<b>122 369</b>	<b>17 584</b>	<b>37 283</b>	<b>446 417</b>

	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès	Rentes AT/MP	Cessation anticipée d'activité	Bonification taux du PEE	Total avantages post-emploi
<b>Passif net comptabilisé au 1<sup>er</sup> janvier 2009</b>	<b>210 074</b>	<b>12 383</b>	<b>24 200</b>	<b>122 368</b>	<b>17 584</b>	<b>37 283</b>	<b>423 892</b>
Coûts des services rendus	13 381	1 049					14 430
Coûts de l'actualisation	11 184	673	1 249	6 039	597		19 742
Prestations payées	-23 912	-607	-411	-7 345	-3 349		-35 624
Coûts des services passés	1 399						1 399
Fermeture de l'engagement							-
Impact résultat	2 052	1 115	838	-1 306	-2 752	-	-53
Pertes (gains actuariels)	-10 226	-524	1 496	15 724	-5 173		1 297
Entrée de périmètre	1 752						1 752
Impact capitaux propres	-8 474	-524	1 496	15 724	-5 173	-	3 049
<b>Passif net comptabilisé au 31 décembre 2009</b>	<b>203 647</b>	<b>12 974</b>	<b>26 534</b>	<b>136 786</b>	<b>9 659</b>	<b>37 283</b>	<b>426 883</b>

Engagements nets des actifs de régimes		-	-	-	-	-	-
Coût des services passés non reconnus	21 125	-	-	-	-	-	21 125
<b>Valeur de l'engagement au 31 décembre 2009</b>	<b>224 772</b>	<b>12 974</b>	<b>26 534</b>	<b>136 786</b>	<b>9 659</b>	<b>37 283</b>	<b>448 013</b>



	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès	Rentes AT/MP	Cessation anticipé d'activité	Bonification taux du PEE	Total avantages post-emploi
<b>Passif net comptabilisé au 1<sup>er</sup> janvier 2010</b>	<b>203 647</b>	<b>12 974</b>	<b>26 534</b>	<b>136 786</b>	<b>9 659</b>	<b>37 283</b>	<b>426 883</b>
Coûts des services rendus	12 140	1 073		10 825		10 390	34 428
Coûts de l'actualisation	10 611	637	1 241	6 141	365	3 350	22 345
Prestations payées	-12 291	-752	-798	-7 489	-2 379	-9 420	-33 129
Fermeture des droits						-22 370	-22 370
Coûts des services passés	1 399						1 399
Fermeture de l'engagement							-
Impact résultat	11 859	958	443	9 477	-2 014	-18 050	2 673
Pertes (gains actuariels)	8 504	789	2 559	14 447	-2 820	16 510	39 989
Entrée de périmètre							
Impact capitaux propres	8 504	789	2 559	14 447	-2 820	16 510	39 989
<b>Passif net comptabilisé au 31 décembre 2010</b>	<b>224 010</b>	<b>14 721</b>	<b>29 536</b>	<b>160 710</b>	<b>4 825</b>	<b>35 743</b>	<b>469 545</b>

Engagements nets des actifs de régimes		-	-	-	-	-	-
Coût des services passés non reconnus	19 726	-	-	-	-	-	19 726
<b>Valeur de l'engagement au 31 décembre 2010</b>	<b>243 736</b>	<b>14 721</b>	<b>29 536</b>	<b>160 710</b>	<b>4 825</b>	<b>35 743</b>	<b>489 271</b>

Meilleure estimation des prestations versées aux régimes à prestations définies en 2011	11 327	624	427	7 814	1 149	6 630	27 971
---	--------	-----	-----	-------	-------	-------	--------

	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès	Rentes AT/MP	Cessation anticipé d'activité	Bonification taux du PEE	Total avantages post-emploi
<b>Pertes (gains actuariels)</b>	<b>8 504</b>	<b>789</b>	<b>2 559</b>	<b>14 447</b>	<b>-2 820</b>	<b>16 510</b>	<b>39 989</b>
Ecart actuariels d'expérience	-7 637	-91	-980	-1 588	-2 923		-13 219
Ecart actuariels d'hypothèses	16 141	880	3 540	16 035	103	16 510	53 209

Historique depuis 2006

	2010	2009	2008	2007	2006
<b>Valeur de l'engagement au 31 décembre</b>	<b>489 271</b>	<b>448 013</b>	<b>446 417</b>	<b>408 818</b>	<b>447 287</b>
Engagements nets des actifs de régimes		-	-		
Coût des services passés non reconnus	19 726	21 125	22 524	23 923	
<b>Passif net comptabilisé au 31 décembre</b>	<b>469 545</b>	<b>426 884</b>	<b>423 892</b>	<b>432 741</b>	<b>447 287</b>
Écart actuariel d'expérience	-14 089	-79			

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/2010	31/12/2009
Taux d'actualisation	4,00 %	4,75 %
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 revalorisation des pensions	2,00 %	2,00 %
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 + 12 865 K€.

## Description des différents avantages postérieurs à l'emploi :

### • Indemnités de départ en retraite

Le salarié a droit, sauf disposition conventionnelle plus favorable, à l'indemnité de départ en retraite. Le montant de cette indemnité est fixé en fonction de l'ancienneté dans l'entreprise. La RATP verse à tous les agents prenant leur retraite et remplissant les conditions, une indemnité de départ calculée sur la base de la rémunération statutaire mensuelle brute et d'un coefficient hiérarchique de l'intéressé à la date de son départ à la retraite. Ce coefficient dépend du nombre d'annuités atteint au moment du départ en retraite et est fixé dans le cadre d'accords salariaux en vigueur. Ces annuités sont déterminées selon l'ancienneté. L'ancienneté moyenne est de 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. Le montant restant à étaler au 31 décembre 2010 s'élève à 19 726 k€.

### • 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.

Le 8 février 2008, le conseil d'administration a décidé de modifier les modalités d'attribution de l'allocation décès aux ayants droits des agents retraités. Le conseil a limité l'attribution de cette allocation aux titulaires d'une pension avant le 1<sup>er</sup> janvier 2009.

### • 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.

Suite à la dénonciation par la RATP du plan d'épargne d'entreprise Tick'épargne en septembre 2009, et en attendant de la fin des négociations, il a été décidé en 2009 de ne pas reconsidérer le montant de l'engagement comptabilisé dans les comptes en 2008 (37,2 M€).

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

La fermeture de ce droit impacte de +22 M€ le compte de résultat.

### • 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.

## 24.2 — Autres avantages à long terme

Les autres avantages à long terme se composent :

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



	Médailles du travail	Rentes AT/MP des actifs	Cessation progressive d'activité	Allocation chômage	Maladie longue durée	Mesures transitoires retraites	Total avantages long terme
<b>Passif net comptabilisé au 1<sup>er</sup> janvier 2010</b>	<b>18 031</b>	<b>16 924</b>	<b>9 955</b>	<b>10 497</b>	<b>6 242</b>	<b>1 563</b>	<b>63 212</b>
Coûts des services rendus et coût de l'actualisation	2 248	2 254	198	5 546			10 246
Prestations payées	-1 447	-2 402	-5 817	-5 505	-2 246	-352	-17 769
Écart actuariel	1 172	582	-66				1 688
<b>Passif net comptabilisé au 31 décembre 2010</b>	<b>20 004</b>	<b>17 358</b>	<b>4 270</b>	<b>10 538</b>	<b>3 996</b>	<b>1 211</b>	<b>57 377</b>
Engagements nets des actifs de régimes		-					-
Coût des services passés non reconnus		-					-
<b>Valeur de l'engagement au 31 décembre 2010</b>	<b>20 004</b>	<b>17 358</b>	<b>4 270</b>	<b>10 538</b>	<b>3 996</b>	<b>1 211</b>	<b>57 377</b>
Meilleure estimation des prestations versées aux régimes à prestations définies en 2011	1 293	2 432	3 000	-	-	-	6 725

• Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/2010	31/12/2009
Taux d'actualisation	4,00 %	4,75 %
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
Age de départ à la retraite	55,6 ans	55,6 ans
Taux de revalorisation des pensions	2,00 %	2,00 %
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 à long terme de - ou + 706 K€.

**Description des différents avantages à long terme :**

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

La part des rentes maladies professionnelles et accidents du travail relative aux actifs constitue un avantage à long terme. La part relative aux retraités constitue un avantage postérieur à l'emploi (cf description des rentes au paragraphe 24.1).

• **Médailles du travail**

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

• **Cessation progressive d'activité**

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

• **Prestation de chômage**

Tout comme l'Assedic, la RATP assure à ses salariés arrivés au terme de leur contrat un revenu de remplacement dénommé « allocation chômage » dont la durée de versement varie en fonction de la durée d'affiliation et de l'âge de l'intéressé.

• **Prestation maladie longue durée**

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

## 25 / Autres provisions

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

	31/12/2009	Dotation	Provision utilisée	Provision non utilisée	Reclassement variations de périmètre et taux de change	31/12/2010
<b>Provisions non courantes</b>	<b>139 849</b>	<b>22 086</b>	<b>-24 769</b>	<b>-49 180</b>	<b>-4 392</b>	<b>83 594</b>
Démantèlement (a)	46 701	0	0	-1 522	-4 908	40 271
Litiges (b)	64 386	5 003	-11 948	-47 658	127	9 910
Autres charges	2 069	1 685	-975	0	389	3 169
Autres risques (c)	26 693	15 398	-11 846	0	0	30 245
<b>Provisions courantes</b>	<b>73 093</b>	<b>32 542</b>	<b>-12 051</b>	<b>-9 421</b>	<b>4 668</b>	<b>88 831</b>
Démantèlement (a)	32 533	0	0	0	5 237	37 770
Litiges (b)	10 146	8 887	-2 009	-4 664	201	12 561
Autres charges	7 194	9 851	-1 493	-1 567	-770	13 215
Autres risques (c)	23 220	13 804	-8 549	-3 190	0	25 285
<b>Total des Provisions</b>	<b>212 942</b>	<b>54 628</b>	<b>-36 820</b>	<b>-58 601</b>	<b>276</b>	<b>172 425</b>

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

(b) Les provisions pour litiges concernent des provisions pour litiges et contentieux à caractère commercial ou prud'homal dont le risque de maladies professionnelles liées à l'amiante (cf note 31.3). La reprise correspond aux conséquences de la fin du contrôle fiscal (Cf § événements significatifs de la période).

(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.

La variation au compte de résultat provient principalement de la reprise de provisions relative au contrôle fiscal.

	31/12/2010	31/12/2009
Dotations et reprises aux provisions	38 218	-2 005

## 26 / Dettes financières

### 26.1 — Détail des dettes financières courantes et non courantes

	31/12/2010	31/12/2009
Emprunts obligataires	3 867 127	3 583 879
Variation de la juste valeur de la dette obligataire	-621	-1 476
Emprunts auprès de la Région Île-de-France	233 191	238 736
Emprunts Plan épargne entreprise	157 097	141 859
Emprunts liés aux terminaisons de lease	466 100	422 417
Emprunts auprès des établissements de crédit	92 789	96 793
Emprunts liés aux contrats de location financement	38 862	40 906
Dépôts et cautionnements (reçus)	1	4 615
Autres emprunts et dettes	8 673	8 084
<b>Total dettes financières - non courant</b>	<b>4 863 220</b>	<b>4 535 813</b>
Emprunts obligataires	500 271	450 363
Emprunts auprès de la Région Île-de-France	24 383	19 637
Emprunts Plan épargne entreprise	210 115	179 974
Emprunts liés aux terminaisons de lease	6 954	6 297
Emprunts auprès des établissements de crédit	5 549	560
Emprunts liés aux contrats de location financement	1 838	1 958
Dépôts et cautionnements (reçus)	142 992	226
Billets de trésorerie	612 463	655 102
Autres emprunts et dettes	1 506	1 073
Concours bancaires	72 825	65 994
Intérêts courus non échus (ICNE)	80 542	86 023
<b>Total dettes financières - courant</b>	<b>1 659 438</b>	<b>1 467 206</b>
<b>Total</b>	<b>6 522 659</b>	<b>6 003 019</b>



## 26.2 Calcul de l'endettement net

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

	31/12/2010	31/12/2009
Dettes financières	6 522 658	6 003 020
Cash flow hedge	-289 814	-76 937
Intérêts courus non échus	-80 542	-86 023
Avance prêts CIL	-66 428	-67 624
Dépôts et cautionnements (1)	-473 054	-428 714
Trésorerie et équivalents de trésorerie (1)	-758 817	-581 639
Trésorerie non disponible des filiales		4 614
Autres	-682	28 629
<b>Endettement net groupe</b>	<b>4 853 321</b>	<b>4 795 326</b>

(1) Ces dépôts ont des termes parfaitement symétriques aux emprunts liés aux terminaisons de lease, ils viennent en déduction du calcul de l'endettement net. Le cash collatéral correspond à la juste valeur des dérivés, il est réajusté régulièrement selon un seuil de déclenchement ; il peut être majoré ou minoré selon le rating de la contrepartie. Le montant de cash soumis à restriction s'élève à 1 050 M€ (ce montant correspond à la somme des dépôts liés aux leases : 473 M€, du cash collatéral lié aux leases : 435 M€ et de 142 M€ de cash collatéral lié aux autres dérivés). Le montant 2009 s'élevait à 796 M€.

## 26.3 Dettes financières par échéance

	2011	2012	2013	2014	2015	> 5 ans
Emprunts obligataires en €	500 000	-	450 000	330 000	-	1 900 000
Intérêts emprunts obligataires en €	134 428	110 678	110 678	87 053	72 615	394 800
Flux de capitaux cross currency swap en €	-	-	-	100 400	148 244	699 199
Intérêts sur cross currency swap en €	40 122	40 134	40 134	40 134	40 503	80 124
Flux financiers sur dérivés hors cross currency swap	836	672	521	293	86	-5 374
Emprunts auprès de la région Île-de-France	21 236	20 626	20 265	19 711	19 419	190 372
Intérêts sur emprunts	5 032	4 598	4 248	3 904	3 569	23 183
Emprunts Plan épargne entreprise	32 219	30 242	27 750	39 158	44 404	-
Intérêts sur emprunts PEE	12 333	10 074	7 900	5 931	3 151	-
Emprunts auprès établissements de crédit	98 338	5 549				
Emprunts liés aux contrats de location financement	952	1 018	1 087	1 161	1 239	18 398
Intérêts sur emprunts liés aux contrats de location financement	1 287	1 233	1 175	1 114	1 049	7 773
Dépôts et cautionnements (reçus)	142 993					
Billets de trésorerie	612 463	-	-	-	-	-
Intérêts postcomptés des billets	-372	-	-	-	-	-
Autres emprunts et dettes	2 308	7 871				
Concours bancaires	72 825					
<b>Total dettes financières</b>	<b>1 677 000</b>	<b>232 692</b>	<b>663 757</b>	<b>628 858</b>	<b>334 279</b>	<b>3 308 476</b>

	2011	2012	2013	2014	2015	> 5 ans
Swap de flux	346	-336	-3 557	40 509	194 636	375 916
Intérêts sur dépôts long terme	9 091	6 589	13 735	21 511	33 767	112 259
<b>Total des flux en KUSD</b>	<b>9 437</b>	<b>6 252</b>	<b>10 178</b>	<b>62 020</b>	<b>228 403</b>	<b>488 175</b>

	2011	2012	2013	2014	2015	> 5 ans
Emprunts obligataires CHF	-	-		165 000	230 000	1 115 000
Intérêts emprunts obligataires CHF	43 875	43 875	43 875	43 875	38 925	86 649
<b>Total des flux en KCHF</b>	<b>43 875</b>	<b>43 875</b>	<b>43 875</b>	<b>208 875</b>	<b>268 925</b>	<b>1 201 649</b>

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

## 26.4 Juste valeur des passifs financiers évalués au coût

	31/12/2010		31/12/2009	
	Juste valeur	Coût	Juste valeur	Coût
Emprunts obligataires	4 557 503	4 367 399	4 224 850	4 034 242
Variation de la juste valeur de la dette obligataire	0	-620	0	-1 476
Prêts de la Région Île-de-France	291 041	257 574	289 736	258 373
Emprunts PEE	221 340	367 212	210 988	321 833
Emprunts liés aux terminaisons de lease	434 987	473 054	367 319	428 714
Emprunts auprès établissements de crédit	98 338	98 338	97 353	97 353
Emprunts liés aux contrats de location financement	40 700	40 700	42 864	42 864
Dépôts et cautionnements (reçus)	142 993	142 993	4 841	4 841
Billets de trésorerie	612 463	612 463	655 102	655 102
Autres emprunts et dettes	10 179	10 179	10 231	9 157
Intérêts courus non échus (ICNE)	80 542	80 542	86 023	86 023
Concours bancaires	72 825	72 825	65 994	65 994
<b>Total dettes financières</b>	<b>6 562 912</b>	<b>6 522 659</b>	<b>6 055 301</b>	<b>6 003 020</b>

La juste valeur est déterminée sur la base du prix de cotation à la date de clôture. En l'absence de cotation, elle est déterminée sur la base d'une actualisation des flux contractuels aux taux de marché avec prise en compte du risque de crédit de l'émetteur. Les taux d'intérêts utilisés pour actualiser les flux sont déterminés en fonction de la courbe des taux de swaps Euribor.

### Variation du coût amorti

Emprunt obligataire	Coût amorti 31/12/2010	Coût amorti 31/12/2009	Variation
RATP 2010	0	449 412	-449 412
RATP 2011	500 271	501 128	-857
RATP 2013	447 198	446 260	938
RATP 2014	329 651	329 566	85
RATP 2035	50 000	50 000	0
RATP 2014 CHF	131 806	111 058	20 748
RATP 2015 CHF	183 628	154 709	28 919
RATP 2016 CHF	159 877	134 737	25 140
RATP 2017 CHF	239 799	202 092	37 707
RATP 2017 CHF B	120 131	101 266	18 865
RATP 2018	647 424	647 139	285
RATP 2019 CHF	251 350	211 793	39 557
RATP 2019 CHF B	119 717	100 878	18 839
RATP 2021	594 592	594 197	395
RATP 2022	591 954	0	591 954
<b>TOTAL</b>	<b>4 367 399</b>	<b>4 034 235</b>	<b>333 164</b>

	Coût amorti 31/12/2010	Coût amorti 31/12/2009	Variation
Emprunt Région Île-de-France	257 574	258 376	-802
Avance prêt CIL	66 428	67 624	-1 196
Emprunt PEE	367 212	321 834	45 378
Emprunts liés aux terminaisons de Lease	473 054	428 714	44 340
<b>Total dette long terme</b>	<b>5 531 667</b>	<b>5 110 783</b>	<b>420 884</b>



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

**Niveau 1 :** Juste valeur (hors intérêts courus) obtenue à partir des prix cotés observés sur les marchés  
Encours : OPCVM : 202 449 K€.

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

	Valeur de marché
Dérivés de <i>cashflow hedge</i>	274 322
dont <i>swap de pre hedge</i>	-8 911
dont <i>cross currency swap</i>	289 814
Dérivés de <i>fair value hedge</i>	-608
Dérivés de <i>trading</i>	-646

**Niveau 3 :** Juste valeur évaluée à l'aide de données estimées, non observables.  
Aucun instrument financier n'entre dans cette catégorie.

## 27 / Fournisseurs et autres créditeurs

	31/12/2010	31/12/2009
Dettes fournisseurs	258 489	199 604
Dettes sur immobilisations	392 031	434 541
Dettes fiscales et sociales	505 038	434 333
Dettes diverses d'exploitation	6 719	15 732
Produits constatés d'avance	51 061	43 023
Autres dettes diverses	145 138	99 267
<b>Total</b>	<b>1 358 476</b>	<b>1 226 499</b>

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

## 28 / Gestion du risque financier

### Gestion du risque de taux

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

Le risque de taux relatif à la dette et aux placements est géré essentiellement en modulant les parts respectives de taux fixe et de taux variable en fonction des évolutions de marché. Cette modulation est obtenue par la mise en place ou l'annulation d'opérations d'échanges de taux d'intérêts (*swaps*) et d'opérations optionnelles. Des *stops loss* et *take profit* ont été définis par la direction financière et des limites supplémentaires ont été mises en place pour les opérations

qualifiées de *trading*. Ainsi, la volatilité des résultats financiers liée à l'activité *mark-to-market* sur produits dérivés de taux reste contenue.

### Gestion du risque de change

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

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

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

### Exposition au risque de matières premières

Aucune opération de couverture des matières premières n'a été mise en place sur 2010.

### Risque crédit

Le risque de crédit représente le risque de perte financière pour le groupe dans le cas où un client ou une contrepartie d'un instrument financier viendrait à manquer à ses obligations contractuelles. Ce risque est limité car les principaux clients du groupe sont des collectivités locales.

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

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

### Risque de liquidité

Le risque de liquidité correspond au risque que le groupe éprouve des difficultés à honorer ses dettes et obligations lorsque celles-ci arrive-

ront à échéance. La RATP se finance essentiellement à long terme et utilise son programme de billets de trésorerie (2 000 M€) pour disposer de liquidités suffisantes et accessibles afin d'honorer ses passifs.

## 28.1 Sensibilité des dettes à court terme

La RATP possède des dettes à court terme matérialisées par des billets de trésorerie à taux fixe (655 M€ au 31/12/2009 puis 612 M€ au 31/12/2010), dont certains sont variabilisés par des *swaps* Eonia. Ces billets de trésorerie ont des échéances allant de un à quelques mois et sont rollés régulièrement. De plus, la RATP possède un billet de trésorerie adossé à l'obligation court terme du PEE. Ce billet de trésorerie est à taux fixe mais ce taux change tous les trois mois, à la contraction du nouveau billet.

## 28.2 Sensibilité des dettes à long terme

### Effet sur les charges financières

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

Total des dettes avant couverture	31/12/2010	31/12/2009
<b>Dette obligataire CHF en millions d'euros</b>	<b>948</b>	<b>948</b>
Taux variable	0 %	0 %
Taux fixe	100 %	100 %
<b>Dette obligataire EUR en millions d'euros</b>	<b>3 180</b>	<b>3 030</b>
Taux variable	0 %	0 %
Taux fixe	100 %	100 %
<b>Emprunt long terme en millions d'euros</b>	<b>292</b>	<b>292</b>
Taux variable	99 %	98 %
Taux fixe	1 %	2 %
<b>PEE en millions d'euros</b>	<b>351</b>	<b>309</b>
Taux variable	100 %	100 %
Taux fixe	0 %	0 %
<b>Total en millions d'euros</b>	<b>4 771</b>	<b>4 579</b>
Taux fixe	87 %	87 %
Taux variable	13 %	13 %

Total des dettes après couverture de taux	31/12/2010	31/12/2009
<b>Total dette (nominal) en millions d'euros</b>	<b>4 771</b>	<b>4 579</b>
dont dette à taux variable	641	595
Swap de variabilisation	148	198
<b>% fixe de la dette</b>	<b>83 %</b>	<b>83 %</b>



Les charges d'intérêts sur les dettes obligataires s'élèvent à 177 M€ en 2010 : une hausse des taux d'intérêts de 1 % impliquerait un accroissement de charges de 0,5 M€, un effet résultat lié à la variation de juste valeur (des *mark to market*) des dérivés (FVH et trading) de -7 M€ et un impact capitaux propres lié à la variation des *mark to market* des dérivés de *cashflow hedge* de +99 M€.

### Effet sur l'efficacité des couvertures

Les tests prospectifs effectués sur les couvertures simulent l'efficacité de la couverture en cas de variations très marquées des taux (stress-scénarios). Les couvertures ne sont déclarées efficaces que si, dans tous les scénarios d'évolution de courbe testés, la couverture reste entre les bornes 80 % - 125 %. Dans le cas d'une variation de +/- 1 % des taux d'intérêt, toutes les couvertures restent efficaces.

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

	31/12/2010	31/12/2009
Encours de dettes USD convertis en millions d'euros	431	418
dont à taux variable	0	0
% Taux fixe	100 %	100 %

	31/12/2010	31/12/2009
Encours de dépôts USD convertis en millions d'euros	430	418
dont à taux variable	0	0
% Taux fixe	100 %	100 %

## 29 / Instruments financiers dérivés

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

Au 31 décembre 2009

	Total	Classement			Échéance du notionnel		
		CFH	FVH	Trading	- de 1 an	de 1 à 5 ans	+ 5 ans
<b>Couverture du risque de change</b>							
<i>Cross currency swap</i>	947 842	947 842					947 842
<b>Couverture risque de taux</b>							
<i>Swaps de variabilisation à CT</i>	399 450	399 450			399 450		
<i>Swaps de variabilisation à LT</i>	50 000		50 000				50 000
<i>Swaps de variabilisation cappé LT</i>	148 000			148 000			148 000
<i>Swaps de fixation</i>	192 368	192 368					192 368
<b>Couverture de matières premières</b>							
<i>Swaps</i>							
<i>Achat de call</i>							
<i>Vente de put</i>							

Au 31 décembre 2010

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

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.

### 29.2 Juste valeur des dérivés

	31/12/2009					
	Actif non courant	Actif courant	Total actif	Passif non courant	Passif courant	Total passif
<i>Cashflow Hedge</i>	77 020	9 640	86 660	4 554	13 101	17 655
<i>Fair value Hedge</i>		1 204	1 204	1 462	21	1 483
<i>Non Hedge</i>		2 419	2 419		2 198	2 198
<b>Total</b>	<b>77 020</b>	<b>13 263</b>	<b>90 283</b>	<b>6 016</b>	<b>15 320</b>	<b>21 336</b>

	31/12/2010					
	Actif non courant	Actif courant	Total actif	Passif non courant	Passif courant	Total passif
<i>Cashflow Hedge</i>	290 742	11 296	302 038	16 829	13 164	29 993
<i>Fair value Hedge</i>		1 204	1 204	607	34	641
<i>Non Hedge</i>		1 277	1 277		1 435	1 435
<b>Total</b>	<b>290 742</b>	<b>13 777</b>	<b>304 519</b>	<b>17 436</b>	<b>14 633</b>	<b>32 069</b>

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

- La juste valeur des *swaps* de taux est déterminée sur la base d'une actualisation des flux futurs estimés ;
- La juste valeur des *cross currency swap* est déterminée sur la base d'une actualisation des flux estimés, puis d'une conversion de ces flux sur la base du cours de change BCE à la date de clôture ;
- La juste valeur des options de taux (*swaptions, caps, floors*) est déterminée sur la base de la méthode Black & Scholes.



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

Précisions sur les instruments de couverture de flux de trésorerie :

Au 31 décembre 2010

	Échéances attendues des flux couverts	Comptabilisation en résultats 2010
Swaps de préouverture antérieurs à 2010	Étalement de soultes sur dérivés antérieur à 2009	-2 338
Swaps de préouverture 2010	Reprise de capitaux propres : étalement des soultes de cashflow hedge réalisées sur 2009	-837
Swaps créditbail I1 et I3	Contrats couvrant la période 2002 - 2027 et 2003 - 2028 Un flux attendu chaque premier jour du trimestre	-1 143
Swaps créditbail I2	Contrats couvrant la période 2002 - 2016 Un flux attendu chaque premier jour du trimestre	
Swap CIL	Contrat couvrant les emprunts CIL sur la période 2009 - 2028	-2 619
Cross currency swap	Contrats couvrant les emprunts obligataires CHF jusqu'en juin 2019	189 819

L'impact change sur les Cross Currency Swaps est entièrement compensé par les variations de change sur les obligations en devise.

## 30 / Garanties

### 30.1 Garanties données

	31/12/2010			31/12/2009		
	RATP epic	Autres	Total	RATP epic	Autres	Total
Avals et cautions dont	1 267 979	4 206	1 272 185	1 337 232	1 147	1 338 379
- Cautions auprès d'associations ou autres	2 987	2 761	5 748	2 022	0	2 022
- Avantages au personnel	306 438	1 445	307 883	304 720	1 147	305 867
- Opérations de «leasehold» sous locations	958 554		958 554	1 030 490		1 030 490
<b>Total</b>	<b>1 267 979</b>	<b>4 206</b>	<b>1 272 185</b>	<b>1 337 232</b>	<b>1 147</b>	<b>1 338 379</b>

### 30.2 Garanties reçues

	31/12/2010			31/12/2009		
	RATP epic	Autres	Total	RATP epic	Autres	Total
Avals et cautions	175 432	1 815	177 247	154 509	15	154 524
dont Opérations de «leasehold» sous locations	175 432		175 432	154 509		154 509
<b>Total</b>	<b>175 432</b>	<b>1 815</b>	<b>177 247</b>	<b>154 509</b>	<b>15</b>	<b>154 524</b>

## 31 / Engagements hors bilan

### 31.1 En matière d'investissements en immobilisation

Les investissements contractés à la date de clôture mais non enregistrés dans les comptes s'élèvent à 3 400 M€ au 31 décembre 2010 contre 3 206 M€ au 31 décembre 2009.

### 31.2 En matière d'avantages au personnel

Le coût des services passés relatif au changement des modalités de calcul du régime des indemnités de départ à la retraite s'élèvent au 31 décembre 2010 à 19 726 k€ et sont amortis depuis 2008.

### 31.3 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 2010 pour 1 693 k€ est suffisante et correspond à sa meilleure estimation du risque financier encouru par l'entreprise (cf note 25).

## 32 / Information relative aux parties liées

### 32.1 Transactions avec des parties liées

La RATP, en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial, est intégralement détenue par l'Etat français. Par conséquent, elle est liée, au sens d'IAS 24 avec la totalité des entreprises contrôlées par l'Etat 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 :

### Parties liées

	31/12/2010	31/12/2009
Ressources du contrat STIF	1 782 003	1 827 277
Ressources des communes pour le maintien de dessertes déficitaires	17 614	16 219
Subventions d'investissements appelées sur l'exercice (Etat, STIF, RIF, autres)	379 940	249 762
Emprunts région Île-de-France souscrits sur l'exercice	19 210	26 798
Emprunts région Île-de-France remboursés sur l'exercice	20 454	19 544
Créances sur l'État et les collectivités	249 050	228 715
Créances sur le STIF	38 370	16 918
Dettes envers l'État et les collectivités	85 690	49 021
Dettes envers le STIF	17 170	15 131
Dettes financières envers la RIF	291 656	292 899

### 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.

## 32.2 Rémunération des principaux dirigeants

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

	31/12/2010	31/12/2009
Avantages à court terme hors charges patronales (1)	1 961	1 690

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

Les autres avantages ne sont pas significatifs.

## 33 / Sociétés du groupe

Pôle Transport	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Variation % d'intérêt
RATP Développement	France	100,00	97,32	IG	
RATP Dév France Investissement (ex Cars Giroux)	France	100,00	97,32	IG	
Cité Bleue	France	50,00	48,66	IP	
CTVMI	France	100,00	97,32	IG	
Giroux Eure et Loire	France	100,00	97,32	IG	
CEO bus (ex Giroux Val-d'Oise)	France	100,00	97,32	IG	
RATP Dév France Services	France	100,00	97,32	IG	
SCI Parc de la Sainte-Claire	France	100,00	97,32	IG	
SCI Pimian	France	100,00	97,32	IG	
SCI La Procession	France	55,00	53,53	IG	
SCI Sofitim	France	50,00	48,66	IG	
Stivo	France	50,00	48,66	IP	
Timbus	France	50,03	48,69	IG	
TVM	France	100,00	97,32	IG	
Cars Perrier	France	100,00	97,32	IG	
SCI Perrier	France	100,00	97,32	IG	
EM Services	France	100,00	87,58	IG	
Equival SAS	France	50,00	48,66		Reclassement en actifs détenus en vue de la vente
Flexicité	France	100,00	49,63	IG	
Flexicité 77	France	100,00	49,63	IG	
Flexicité 91	France	100,00	49,63	IG	
Flexicité 93	France	100,00	49,63	IG	
Flexicité 94	France	100,00	49,63	IG	
Flexicité 95	France	100,00	49,63	IG	Entrée de périmètre
Flexicité 95 TSE	France	100,00	49,63	IG	Entrée de périmètre
Gembus	France	100,00	97,32	IG	
Jacquemard et Cie	France	100,00	97,32	IG	
Mobicité	France	100,00	97,32	IG	
Cars Dunois	France	100,00	97,32	IG	Entrée de périmètre
Cars Saint martin	France	100,00	53,54	IG	Entrée de périmètre
Odulys	France	35,00	34,06	MEE	Entrée de périmètre
Voyage Dunois	France	100,00	97,32	IG	Entrée de périmètre
Orlyval Service (OVS)	France	100,00	96,35	IG	
SQY BUS	France	100,00	87,25	IG	
Société d'exploitation des lignes touristiques	France	25,00	24,32	MEE	
Société des lignes touristiques	France	51,00	49,63	IP	
Société des transports du bassin chellois	France	15,00	14,60		Reclassement en actifs détenus en vue de la vente
TP2A	France	100,00	49,63	IG	
CTY	France	100,00	97,32	IG	Entrée de périmètre
IXXI	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
Bombela Operating Company	Afrique du Sud	51,00	49,63	IG	
EL Djazair	Algérie	100,00	97,32	IG	
Ets Stable Algérie	Algérie	100,00	97,32	IG	Entrée de périmètre
Eurailco GmbH	Allemagne	50,00	48,66		Reclassement en actifs détenus en vue de la vente
Trans Regio	Allemagne	50,00	36,54		Reclassement en actifs détenus en vue de la vente



Pôle Transport	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Variation % d'intérêt
Nanjing Anqing	Chine	16,32	15,88	MEE	
Nanjing Huabei	Chine	11,47	11,16	MEE	
Nanjing Huainan	Chine	18,30	17,81	MEE	
Nanjing Maanshan	Chine	13,23	12,88	MEE	
Nanjing JV	Chine	22,05	21,46	MEE	
VTCL	Chine	45,00	43,79	MEE	
VTR China	Chine	50,00	48,66	IP	
Macao	Chine	33,70	32,48	IP	Entrée de périmètre
Tramway Hong Kong	Hong Kong	45,00	43,79	MEE	
Séoul Ligne 9	Corée	36,00	35,03	MEE	
VT Korea	Corée	45,00	43,79	MEE	
VTR Korea	Corée	50,00	48,66	IP	
Veolia Transport RATP Asia	France	50,00	48,66	IP	
VTR India	Inde	50,00	48,66	IP	Entrée de périmètre
Mumbai	Inde	16,00	15,57	MEE	Entrée de périmètre
RATP DEV USA LLC.	États Unis	100,00	97,32	IG	
Fullington Auto Bus Company	États Unis	51,00	49,63	IG	
Mc Donald Transit Associates	États Unis	51,00	49,63	IG	
Autoline Toscane	Italie	100,00	97,32	IG	
Gest Spa	Italie	100,00	49,63	IG	
HERM	Italie	48,00	46,71	MEE	
Modène	Italie	23,52	22,89	IP	Conformément aux pactes d'actionnaires exercice indirectement d'un contrôle conjoint
Tram di Firenze	Italie	24,90	24,23	MEE	
Financière TRANSDEV	France	49,89	49,89	MEE	
Groupe TRANSDEV	France	25,60	25,60	MEE	
RATP International	France	100,00	100,00	IG	
Alexa	Italie	39,00	39,00	MEE	
La Ferroviaria Italiana (LFI)	Italie	12,32	12,32	MEE	
LFI Services	Italie	12,32	12,32	MEE	
TFT SPA	Italie	12,32	12,32	MEE	
RFT SPA	Italie	12,32	12,32	MEE	

Pôle Ingénierie	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Variation % d'intérêt
Financière Systra	France	50,00	50,00	IP	
Groupe Systra	France	50,00	35,87	IP	
Xelis	France	100,00	100,00	IG	

Pôle valorisation des espaces	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Variation % d'intérêt
Promo Métro	France	100,00	100,00	IG	
Telcité	France	100,00	100,00	IG	
Naxos	France	100,00	100,00	IG	
SEDP	France	100,00	100,00	IG	
SADM	France	100,00	100,00	IG	

## 34 / Honoraires des commissaires aux comptes

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

Diligences/Prestations directement liées en k€	31/12/2010	31/12/2009
PricewaterhouseCoopers	627	484
KPMG	68	
Ernst and Young	311	352
Autres	166	0
<b>Commissariat aux Comptes</b>	<b>1 172</b>	<b>836</b>
PricewaterhouseCoopers	111	48
KPMG	265	0
Ernst and Young	0	186
Autres	64	80
<b>Prestations liées au Commissariat aux Comptes</b>	<b>440</b>	<b>314</b>
PricewaterhouseCoopers	100	0
KPMG	17	0
Ernst and Young	30	0
Autres	62	55
<b>Autres Prestations</b>	<b>209</b>	<b>55</b>

## 35 / Événements postérieurs à la clôture

### Conclusion de la sortie de Transdev

Suite à la réalisation des opérations prévues par les accords signés en mai 2010, la RATP est sortie du capital de Transdev le 3 mars 2011 par échanges d'actifs, apportés le même jour par augmentation de capital, à RATP Développement, dorénavant détenue à 100 %.

Les 16 actifs apportés ont réalisé un chiffre d'affaires en 2010 de plus de 336 millions d'euros réalisé pour 80 % au Royaume-Uni et en Italie.

Les actifs anglais sont composés des deux sociétés, London United Busways et Bournemouth Transport. L'Italie comporte une filiale holding ainsi que les participations dans les opérateurs exploitant le réseau multimodal de Gênes et les transports de la province de Belluno en Vénétie.

Les autres actifs sont répartis en France et en Suisse, avec 4 contrats urbains (Bourges, Moulins, Vienne, Vierzon) et différentes entités exploitant des contrats interurbains répartis sur 3 zones (Centre, Champagne et Haute-Savoie). En Suisse, les activités sont concentrées autour de Genève et Avenches.

## 84 Comptes sociaux

A

B

C

D

E

F

85 Rapport général des commissaires aux comptes

86 Bilan

88 Compte de résultat

90 Annexes aux comptes sociaux



## RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

### Sur les comptes annuels

Exercice clos le 31 décembre 2010

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le ministre de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2010, sur :

- Le contrôle des comptes annuels de l'EPIC RATP, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- La justification de nos appréciations ;
- Les vérifications et informations spécifiques prévues par la loi.

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

### 1 / Opinion sur les comptes annuels

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

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

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

Pour chacune des deux missions confiées à la RATP, elle a précisé que la rétribution versée par le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) devrait assurer une rémunération appropriée des capitaux engagés. Des décrets en Conseil d'État devront préciser les modalités d'application du dispositif prévu par la loi.

Dans l'attente de ces décrets d'application et de l'adaptation du cadre contractuel existant entre le STIF et la RATP, la RATP a arrêté ses comptes sur la base du contrat en cours avec le STIF et n'a pas été en mesure de déterminer les flux futurs de trésorerie liés à ses actifs et

ainsi de s'assurer que leur valeur d'utilité était au moins égale au montant pour lequel ils sont inscrits à l'actif de son bilan.

Sous cette réserve, nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de l'EPIC RATP à la fin de cet exercice.

### 2 / Justification des appréciations

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

#### Avantages au personnel

La note 3.13. de l'annexe intitulée « Avantages au personnel à long terme » détaille les engagements sociaux à long terme provisionnés au bilan ainsi que la méthode d'évaluation desdits engagements.

La note 5.20. intitulée « Engagements financiers au 31 décembre 2010 » présente sous la rubrique « Avantages au personnel » les engagements sociaux qui ne sont pas provisionnés dans les comptes annuels.

Nous avons examiné le recensement, l'évaluation et le traitement comptable de ces deux catégories d'engagements et nous avons vérifié que les notes 3.13., 5.3. et 5.20. de l'annexe donnent une information appropriée.

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

### 3 / Vérifications et informations spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par la loi.

A l'exception de l'incidence éventuelle des faits exposés dans la première partie de ce rapport, nous n'avons pas d'autres observations à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport du conseil d'administration sur la gestion de l'EPIC RATP.

Fait à Neuilly-sur-Seine, le 11 mars 2011  
Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

Paul Onillon  
Associé

Ernst & Young et autres

Christine Vitrac  
Associée

Jean-Marc Montserrat  
Associé

ACTIF	BRUT	31/12/2010	31/12/2010	31/12/2009
		Amortissements et provisions (à déduire)	NET	NET
<b>IMMOBILISATIONS INCORPORELLES</b>	<b>485 657</b>	<b>245 256</b>	<b>240 401</b>	<b>239 038</b>
- Frais de recherche et développement	109 959	14 501	95 458	99 123
- Droit au bail	2 626	1 143	1 483	1 560
- Autres	373 073	229 612	143 460	138 354
<b>IMMOBILISATIONS CORPORELLES</b>	<b>20 975 106</b>	<b>9 932 054</b>	<b>11 043 052</b>	<b>10 446 355</b>
- Terrains	396 296		396 296	400 871
- Constructions	8 518 804	3 598 767	4 920 037	4 909 905
- Installations techniques, matériel et outillage industriel	4 488 844	3 080 618	1 408 226	1 440 822
- Matériel de transport	4 811 128	3 116 349	1 694 780	1 671 605
- Autres	182 557	136 321	46 236	58 037
- En cours, avances et acomptes	2 577 477		2 577 477	1 965 115
<b>IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES</b>	<b>995 997</b>	<b>26 392</b>	<b>969 606</b>	<b>930 758</b>
- Participations	329 345	4 123	325 222	325 222
- Créances rattachées à des participations	2 250		2 250	2 340
- Autres titres immobilisés	620	164	457	
- Prêts	88 048	202	87 847	99 677
- Autres	575 734	21 904	553 830	503 518
<b>ACTIF IMMOBILISÉ (I)</b>	<b>22 456 760</b>	<b>10 203 702</b>	<b>12 253 059</b>	<b>11 616 151</b>
Stocks et en-cours	200 226	38 611	161 615	157 281
Avances et acomptes versés sur commande	2 940		2 940	1 297
<b>CRÉANCES</b>	<b>1 573 834</b>	<b>8 062</b>	<b>1 565 773</b>	<b>1 648 470</b>
- Créances clients et comptes rattachés	141 199	2 541	138 657	115 587
- Créances Etat et autres collectivités publiques	287 451		287 451	233 577
- Autres	62 329	5 521	56 809	51 159
- Créances <i>Lease</i>	1 082 856		1 082 856	1 248 146
<b>ACTIF FINANCIER</b>	<b>658 534</b>	<b>0</b>	<b>658 534</b>	<b>495 381</b>
Valeurs mobilières de placement	637 536	0	637 536	470 611
Disponibilités	20 998		20 998	24 770
Charges constatées d'avance	108 090		108 090	90 763
<b>ACTIF CIRCULANT (II)</b>	<b>2 543 623</b>	<b>46 673</b>	<b>2 496 950</b>	<b>2 393 192</b>
Frais d'émission d'emprunts (III)	9 065		9 065	9 541
Primes de remboursement des obligations (IV)	16 719		16 719	11 752
Écarts de conversion actif (V)	18 701		18 701	30 712
<b>TOTAL GÉNÉRAL ( I + II + III + IV + V )</b>	<b>25 044 867</b>	<b>10 250 374</b>	<b>14 794 493</b>	<b>14 061 347</b>

PASSIF (en Milliers d'euros)	31/12/2010	31/12/2009
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition	250 700	250 700
Écarts de réévaluation	229 638	230 796
Dotations en capital	433 367	283 367
<b>RÉSERVES</b>	<b>294 699</b>	<b>294 699</b>
- Réserve provenant de la cession de biens mis à disposition par le STIF et désaffectés (remploi)	184 519	184 519
- Réserve provenant de la cession de biens mis à disposition par l'État et désaffectés	136	136
- Réserve provenant de la cession de biens créés par la Régie et désaffectés (réinvestissement)	52 119	52 119
- Réserve générale	57 926	57 926
Report à nouveau	1 223 983	1 071 205
Résultat de l'exercice (excédent ou perte)	183 110	152 778
<b>SITUATION NETTE</b>	<b>2 615 497</b>	<b>2 283 545</b>
Subventions d'investissement	2 903 955	2 678 327
Provisions réglementées	421 125	430 772
<b>CAPITAUX PROPRES (I)</b>	<b>5 940 577</b>	<b>5 392 643</b>
Provisions pour risques	76 108	122 526
Provisions pour charges	147 910	148 004
<b>PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES (II)</b>	<b>224 018</b>	<b>270 530</b>
<b>DETTES FINANCIÈRES</b>	<b>6 214 175</b>	<b>5 867 986</b>
- Prêts de la région d'Île-de-France	291 656	292 899
- Emprunts obligataires	4 479 078	4 287 185
- Emprunts et dettes à des établissements de crédit (soldes créditeurs de banques)	133 289	126 766
- Emprunts et dettes financières divers	1 208 195	1 075 866
- Intérêts courus non échus	101 956	85 270
Avances et acomptes reçus sur commandes en-cours	1 636	2 780
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	211 904	162 807
Dettes fiscales et sociales	502 065	441 217
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	381 017	425 982
Autres dettes	124 668	107 591
Dettes Lease	1 100 410	1 268 190
Produits constatés d'avance	75 384	90 765
<b>DETTES (III)</b>	<b>8 611 258</b>	<b>8 367 319</b>
Écarts de conversion passif (IV)	18 639	30 856
<b>TOTAL GÉNÉRAL ( I + II + III + IV )</b>	<b>14 794 493</b>	<b>14 061 347</b>



## Comptes sociaux Compte de résultats

COMPTE DE RÉSULTAT (en k€)	31/12/2010	31/12/2009	VAR. %
<b>PRODUITS D'EXPLOITATION</b>	<b>4 602 429</b>	<b>4 476 327</b>	<b>2,8 %</b>
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>4 201 422</b>	<b>4 133 669</b>	
- Produits du transport (prestations de service)	3 940 947	3 889 059	1,3 %
- Produits des activités annexes	115 145	109 575	5,1 %
- Prestations de services autres que les produits de transport	141 797	131 675	7,7 %
- Ventes de produits résiduels	3 533	3 359	5,2 %
<b>Produits divers</b>	<b>292 984</b>	<b>236 409</b>	<b>23,9 %</b>
- Production stockée	6 438	1 319	388,0 %
- Production immobilisée	87 887	83 685	5,0 %
- Reprises sur provisions et transferts de charges	156 179	108 094	44,5 %
- Subventions d'exploitation	239	617	-61,3 %
- Autres produits	42 241	42 693	-1,1 %
			-
<b>Produits en atténuation des charges d'amortissements</b>	<b>108 023</b>	<b>106 249</b>	<b>1,7 %</b>
- Reprise sur provisions spéciales de réévaluation	9 622	10 091	-4,7 %
- Quote-part des subventions d'investissement virée au compte de résultat de l'exercice	98 401	96 158	2,3 %
<b>CHARGES D'EXPLOITATION</b>	<b>4 159 073</b>	<b>4 129 522</b>	<b>0,7 %</b>
<b>Consommations en provenance de tiers</b>	<b>853 577</b>	<b>835 795</b>	<b>2,1 %</b>
<b>- Energie</b>	<b>188 221</b>	<b>171 435</b>	<b>9,8 %</b>
. Energie électrique	90 285	84 197	7,2 %
. Carburants	83 841	73 623	13,9 %
. Chauffage	14 095	13 615	3,5 %
<b>- Frais relatifs aux lignes affrétées</b>	<b>25 018</b>	<b>24 810</b>	<b>0,8 %</b>
<b>- Charges de circulation SNCF</b>	<b>19 502</b>	<b>20 664</b>	<b>-5,6 %</b>
<b>- Matières et autres charges externes</b>	<b>620 836</b>	<b>618 887</b>	<b>0,3 %</b>
. Matières et fournitures diverses	173 830	182 374	-4,7 %
. Autres charges externes	447 005	436 513	2,4 %
<b>Impôts, taxes et versements assimilés</b>	<b>195 514</b>	<b>228 452</b>	<b>-14,4 %</b>
<b>Charges de personnel</b>	<b>2 370 206</b>	<b>2 345 558</b>	<b>1,1 %</b>
- Salaires et traitements	1 668 523	1 646 754	1,3 %
- Charges sociales	689 630	689 937	-0,0 %
- Résultat des régimes spéciaux	12 053	8 867	35,9 %
<b>Dotations aux amortissements et aux provisions</b>	<b>697 099</b>	<b>682 022</b>	<b>2,2 %</b>
- Sur immobilisations - dotations aux amortissements	623 417	626 751	-0,5 %
- Sur immobilisations - dotations aux provisions		259	-100,0 %
- Sur actif circulant - dotations aux provisions	8 556	5 451	57,0 %
- Pour risques et charges - dotations aux provisions	65 126	49 562	31,4 %
<b>Autres charges</b>	<b>42 676</b>	<b>37 694</b>	<b>13,2 %</b>
<b>RÉSULTAT D'EXPLOITATION ( I )</b>	<b>443 356</b>	<b>346 805</b>	<b>27,8 %</b>

COMPTE DE RÉSULTAT (en k€)	31/12/2010	31/12/2009	VAR. %
<b>PRODUITS FINANCIERS</b>	<b>89 565</b>	<b>84 262</b>	<b>6,3 %</b>
- De participation	3 067	4 291	-28,5 %
- D'autres valeurs mobilières et créances de l'actif immobilisé	267	347	-22,9 %
- Autres intérêts et produits assimilés	83 000	75 773	9,5 %
- Reprises sur provisions et transferts de charges	68	104	-34,2 %
- Différences positives de change	906	633	43,2 %
- Produits nets sur ces. de valeurs mobilières de placement	2 256	3 115	-27,6 %
- Produits Financiers Athènes			-
<b>CHARGES FINANCIÈRES</b>	<b>314 221</b>	<b>301 630</b>	<b>4,2 %</b>
- Intérêts et charges assimilées	307 664	296 009	3,9 %
- Dotations aux amortissements et aux provisions	5 652	4 956	14,0 %
- Différences négatives de changes	906	664	36,3 %
- Charges nettes sur cessions de valeurs mobilières de placement			-
<b>RÉSULTAT FINANCIER ( II )</b>	<b>- 224 656</b>	<b>- 217 368</b>	<b>3,4 %</b>
<b>RÉSULTAT COURANT ( I + II )</b>	<b>218 700</b>	<b>129 437</b>	<b>69,0 %</b>
<b>PRODUITS EXCEPTIONNELS</b>	<b>33 361</b>	<b>84 848</b>	<b>-60,7 %</b>
- Sur opérations de gestion	1 619	3 111	-48,0 %
- Sur opérations en capital	24 454	601	3 971,7 %
- Produits exceptionnels Lease	2 227	74 821	-97,0 %
- Autres produits exceptionnels	1 944	4 487	-56,7 %
- Reprises sur provisions et transferts de charges	3 116	1 829	70,3 %
<b>CHARGES EXCEPTIONNELLES</b>	<b>27 290</b>	<b>27 208</b>	<b>0,3 %</b>
- Sur opérations de gestion	3 046	969	214,3 %
- Autres charges exceptionnelles	21 401	25 172	-15,0 %
- Dotations aux amortissements et aux provisions	2 843	1 067	166,5 %
<b>RÉSULTAT EXCEPTIONNEL</b>	<b>6 071</b>	<b>57 640</b>	<b>-89,5 %</b>
Participation des salariés aux résultats	41 660	34 300	21,5 %
Impôts sur les bénéfices			-
<b>TOTAL PRODUITS</b>	<b>4 725 355</b>	<b>4 645 438</b>	
<b>TOTAL CHARGES</b>	<b>4 542 244</b>	<b>4 492 660</b>	
<b>RÉSULTAT</b>	<b>183 110</b>	<b>152 778</b>	<b>19,9 %</b>



# Annexe aux comptes sociaux

Arrêté au 31 décembre 2010

Les états financiers sont présentés en milliers d'euros sauf exceptions mentionnées.

Les comptes au 31 décembre 2010 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 11 mars 2011.

## 1 / Faits caractéristiques de la période

### Règlement européen relatif aux services publics de transport de voyageurs

Le règlement européen relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (règlement OSP) adopté le 23 octobre 2007 est entré en vigueur le 3 décembre 2009.

Il définit la manière dont les autorités compétentes peuvent intervenir dans le domaine des transports publics en précisant les conditions à respecter pour, d'une part, confier le service à une entreprise et, d'autre part, octroyer des compensations de service public en contrepartie des coûts supportés. Il limite par ailleurs dans le temps la durée des droits d'exploitation des lignes confiés aux opérateurs de transport public.

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

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

article 5 l'adaptation de la réglementation des transports de voyageurs en Île-de-France en modifiant les dispositions de l'ordonnance de 1959.

Ainsi la loi :

- Modifie le régime de propriété des biens historiquement mis à disposition ou créés par la RATP à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010 ;
- Reconnaît à la RATP la qualité de gestionnaire de l'infrastructure des réseaux de métro et de RER (dans la limite des compétences reconnues à RFF), dont elle assure l'exploitation à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2010 ;
- Décide que l'exploitation des lignes existantes créées avant le 3 décembre 2009 se poursuivra dans le cadre des conventions en cours conformément aux règles applicables à cette date jusqu'au 31 décembre 2024 pour les services de bus, jusqu'au 31 décembre 2029 pour les services de tramway et jusqu'au 31 décembre 2039 pour les autres services de transports (métro et RER). Ces durées d'exploitation s'appliquent à tous les opérateurs d'Île-de-France sauf stipulation conventionnelle antérieure manifestant l'accord entre l'autorité organisatrice et l'opérateur prévoyant expressément une date antérieure ; les droits d'exploitation des lignes confiés à la RATP sont désormais limités dans le temps ;
- Définit le cadre de rémunération de la RATP dans ses missions de gestionnaire de l'infrastructure et d'exploitant des lignes en assurant une rémunération appropriée des capitaux engagés.

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

Type de biens	Matériels roulants et matériels d'entretien du matériel roulant dits « biens de retour ».	« Biens de reprise ». Il s'agit de biens nécessaires à l'exploitation : les centres bus,...	Biens affectés aux activités administratives, sociales ou de formation.	Biens relatifs à l'infrastructure.
Régime de propriété	Ces biens appartenant initialement à la RATP, ils sont devenus la propriété du STIF depuis le 1 <sup>er</sup> janvier 2010. La RATP en conserve le contrôle pendant la durée des droits. 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 <sup>er</sup> 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 <sup>er</sup> janvier 2010.	Pour la partie des biens qui appartenait initialement à l'État et au STIF, ces biens sont devenus la propriété de la RATP depuis le 1 <sup>er</sup> janvier 2010.
Modalités de rémunération du transfert	Ce transfert est à titre gratuit.	Transfert avec indemnisation du STIF.	Transfert avec indemnisation du STIF.	Ce transfert est à titre gratuit.

Des décrets d'application prévus par la loi ORTF doivent préciser :

- La liste des biens transférés ;
- Le montant des indemnités ;
- La rémunération de la RATP au titre de ses missions de gestionnaire d'infrastructure et d'exploitant de lignes et pour les biens dédiés à l'exploitation du service public ;
- Leur ventilation entre « biens de reprise » et « biens de retour » ;
- Ainsi que les conditions de remise au STIF des biens à l'échéance des droits d'exploitation.

Dans l'attente des décrets d'application prévus par la loi ORTF et de l'adaptation du cadre contractuel de la RATP, devant notamment préciser la rémunération de la RATP au titre de ses missions de gestionnaire d'infrastructure et d'exploitant de lignes ainsi que les conditions de remise au STIF des biens à l'échéance des droits d'exploitation, les comptes arrêtés au 31 décembre 2010 ne prennent pas en compte les dispositions de la loi ORTF induisant notamment la limitation dans le temps des droits de lignes de transport urbain confiées à la RATP. Dans ce contexte, la RATP a maintenu dans ses comptes les modalités d'enregistrement des actifs, les modalités d'amortissement et d'évaluation des actifs immobilisés appliquées antérieurement, et n'a pas été en mesure de déterminer les flux futurs de trésorerie liés à ces actifs.

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

### Participation dans Transdev

La RATP, actionnaire à 25,6 % de Transdev, a conclu le mardi 4 mai 2010 un accord avec Veolia Environnement et la Caisse des dépôts et consignations, actionnaires majoritaires respectifs de Veolia Transport et de Transdev, pour sortir du capital de cette société en échange d'actifs français et internationaux appartenant à Transdev et à Veolia Transport.

Cette opération n'avait pas été traduite dans les comptes du 31 décembre 2010 en raison des conditions suspensives exogènes. Si l'autorité de la concurrence française a validé le 27 juillet 2010 la sortie de la RATP, et le 30 décembre 2010, la fusion entre Veolia Transport et Transdev, la réalisation de l'opération dépendait encore de la conclusion d'un certain nombre d'opérations :

- les autorisations par les organes de tutelle de la RATP et de la Caisse des dépôts, conditionnées à la parution de la décision de la concurrence sur la fusion entre Veolia Transport et Transdev, avis paru le 25 janvier 2011 ; les autorisations étaient ainsi attendues courant février 2011 ;
- le plein effet juridique des opérations de restructuration de Transdev et de Veolia Transport, nécessaires à la réalisation des apports à la RATP.

Le bouclage est finalement intervenu le 3 mars 2011. La RATP est sortie du capital de Transdev par échanges d'actifs apportés le même jour par augmentation de capital à RATP Développement, dorénavant détenue à 100 %.

### Nouvelles émissions obligataires

La RATP a émis l'équivalent de 600 M€ sur l'année 2010 soit :

- 500 M€ en septembre (échéance sept 2022) avec un taux coupon de 2,875 %.
- 100 M€ en novembre (échéance sept 2022) avec un taux coupon de 2,875 %.

En outre, les plafonds d'émission ont été augmentés :

- le programme de billets de trésorerie de la RATP auprès de la banque de France est passé de 1,5 milliards à 2 milliards d'euros ;
- le programme EMTN est passé de 4,2 milliards à 5 milliards d'euros.

### Contrôle fiscal

Le contrôle fiscal portant sur les exercices 2004 à 2006, démarré fin 2007, s'est conclu en mai 2010. La provision correspondante a été reprise à hauteur de 42 M€ pour tenir compte de l'abandon des propositions de rectification notifiées par les services vérificateurs.

Les conséquences du contrôle fiscal sur les années 2007 à 2010 en termes de taxes foncières et professionnelles et de contribution économique territoriale ont fait l'objet de la constatation d'une charge à payer dont l'estimation repose sur les déclarations complémentaires émises à ce titre. Cette charge à payer a fait l'objet en contrepartie de la constatation d'un produit à recevoir du STIF en application des articles 68-1 et 68-2 du contrat STIF au titre de 2008 à 2010.

### TVA sur 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.

Rétroactivement au 1<sup>er</sup> janvier 2010, la RATP facture sans TVA le STIF hormis le partage de l'écart entre l'objectif de recettes directes et les recettes directes, conformément à l'analyse exposée à la DLF. La RATP considère que quelle que soit l'issue de ce dossier l'impact sera neutre sur les comptes 2010.

### Dotations en capital

Dans le cadre du plan de relance national annoncé début 2009, la RATP s'était engagée à accroître son budget d'investissement. En contrepartie, elle devait notamment percevoir une dotation en capital de l'État d'un montant de 150 M€. Cette dotation a été encaissée le 30 juillet 2010.



## 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 sur une durée de 3 ans.

#### 2.1.2 Immobilisations corporelles

##### 2.1.2.1 Jusqu'au 31 décembre 2009

Les immobilisations corporelles sont composées de biens affectés par l'État et le STIF aux exploitations confiées à la RATP, de biens propres, et de biens faisant l'objet de location financement.

La répartition des actifs immobiliers est la suivante par propriétaire :

- L'État : il s'agit pour l'essentiel de lignes qui ont été incorporées au RER ;
- Le STIF : cela concerne principalement les lignes de métro construites avant 1968, ainsi qu'un certain nombre d'immeubles afférents à l'activité de la RATP ;
- La RATP : pour les autres biens.

##### Régime de possession par la RATP des biens immobiliers affectés par l'État et le STIF

La loi du 21 mars 1948 qui a créé la RATP prévoit que les biens mobiliers et immobiliers concédés ou affermés par la Ville de Paris ou le Dépar-

tement de la Seine à la Compagnie du chemin de fer métropolitain et à la Société des transports en commun de la région parisienne sont mis à la disposition de la RATP au moment de sa création. La propriété juridique de ces biens a été transférée par la loi de 1964 au STIF ; ces biens sont restés affectés aux exploitations confiées à la RATP. Les décrets de 1969 et 2006 fixent la liste des biens appartenant au STIF. Les infrastructures et autres biens réalisés sous maîtrise d'ouvrage RATP appartiennent en pleine propriété à la RATP (sauf compte de remploi correspondant aux biens acquis en contrepartie de la cession de biens initialement affectés par l'État ou le STIF).

Le décret du 4 juin 1975 prévoit, par ailleurs, que les biens immobiliers appartenant à l'État et constitués de voies ferrées d'intérêt général nécessaires à l'exploitation du réseau régional sont affectés aux exploitations de la RATP.

Conformément aux décrets de 1969 et 2006 précités, au décret du 4 juin 1975 et au contrat entre le STIF et la RATP, cette dernière a l'obligation d'assurer l'entretien et le renouvellement du patrimoine qui a été mis à sa disposition.

Ainsi, les biens mis à sa disposition par l'État français et le STIF, sans transfert de propriété, sont maintenus à l'actif du bilan de la RATP EPIC aux comptes d'immobilisations appropriés afin d'apprécier la réalité économique de la gestion de l'entreprise. Cependant, la RATP n'en a pas la libre disposition. Ces biens appartiennent au domaine public des transports.

##### 2.1.2.2 À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010

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

- La loi prévoit le transfert à la RATP des biens constitutifs de l'infrastructure gérée par la RATP et appartenant au STIF ou à l'État à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, ces biens étant transférés à titre gratuit.
- L'ensemble des biens nécessaires à l'exploitation des services de voyageurs -notamment les matériels roulants et les matériels d'entretien du matériel roulant- font l'objet d'un transfert de propriété juridique au STIF au 1<sup>er</sup> janvier 2010 à titre gratuit. Le STIF entrera en possession de ces biens à l'expiration des contrats d'exploitation de services. Un décret en Conseil d'État définira les conditions notamment financières de remise de ces biens au STIF à l'expiration des contrats de sorte qu'il n'en résulte pour la RATP aucune perte de valeur.
- Les autres biens affectés à l'exploitation, autres que ceux mentionnés aux deux paragraphes précédents, sont apportés en pleine propriété à la RATP au 1<sup>er</sup> janvier 2010 ; à l'expiration des contrats de services, le STIF dispose néanmoins d'un droit de reprise de ces biens. Un décret en Conseil d'État devra déterminer les modalités financières de transfert de ces biens au 1<sup>er</sup> janvier 2010, le délai pendant lequel le STIF peut exercer son droit de reprise et les modalités financières de reprise de ces biens par le STIF.
- Les immeubles et autres biens appartenant au STIF ou à l'État qui ne sont pas affectés à l'exploitation et qui sont utilisés par la RATP pour des activités administratives, sociales ou de formation sont à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2010, apportés en pleine propriété à la RATP. Ces transferts

à la RATP donnent lieu au versement d'une indemnité au STIF. Un décret en conseil d'État devra fixer les modalités financières de transfert de ces biens.

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

##### 2.1.2.3 Traitement comptable des immobilisations

Les immobilisations mises à disposition ou appartenant à la RATP sont inscrites au bilan à leur coût historique (coût d'acquisition ou coût de production) à l'exception des immobilisations en service au 31 décembre 1976 qui ont fait l'objet d'une réévaluation dans les conditions définies par l'article 61 de la loi de finances pour 1977.

Conformément à la méthode de comptabilisation des actifs par composants, toutes les immobilisations ont été décomposées afin d'appliquer des durées d'utilité propre à chacun des composants en fonction de leur fréquence de renouvellement ou des opérations de rénovation. Au 1<sup>er</sup> janvier 2005, la RATP a appliqué la méthode de reconstitution du coût historique amorti.

Certains actifs ont bénéficié de subventions d'investissements.

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

Les amortissements pour dépréciation sont calculés suivant la méthode linéaire, en fonction des durées d'utilisation définies par les techniciens de la RATP. Les durées d'utilités des immobilisations corporelles sont revues annuellement en cas d'évolution significative.

Voici pour nos biens les plus représentatifs et leurs composants les durées d'amortissement pratiquées :

Bâtiments	Durées d'utilisation
Gros œuvre des bâtiments	70 à 100 ans
Second œuvre et aménagements des bâtiments	6 à 30 ans
Infrastructures ferroviaires	Durées d'utilisation
Gros œuvre des tunnels, points d'arrêts, accès	35 à 140 ans
Aménagements des points d'arrêts et accès	15 à 40 ans
Voies	10 à 50 ans
Alimentation courant de traction métro	5 à 50 ans
Caténaires RER - tramway	15 à 50 ans
Signalisation des voies et système d'aide à la conduite des trains	Durées d'utilisation
Système d'automatisation de l'exploitation des trains (SAET)	5 à 35 ans
Pilotage automatique	15 à 30 ans
Signalisations des voies	10 à 40 ans

Matériels roulants	Durées d'utilisation
Matériels roulants ferrés	20 à 40 ans
Matériels roulants bus	4 à 10 ans
Véhicules de tourisme	5 ans
Installations et équipements, matériel et outillage	Durées d'utilisation
Appareils élévateurs et translateurs	10 à 40 ans
Portillons automatiques, tourniquets d'admission des voyageurs	10 à 20 ans
Matériel à imprimer, délivrer et oblitérer les titres de transport	5 à 10 ans
Télécoms et alarmes	5 à 15 ans
Installations électriques	5 à 30 ans
Postes de transformation de courant	10 à 100 ans
Matériel d'épuisement et ventilation	15 à 30 ans
Équipements et matériel de climatisation	5 à 10 ans
Équipements de sonorisation et d'affichages lumineux	10 à 30 ans
Matériel et outillage	5 à 30 ans
Autres matériels et mobiliers	3 à 15 ans

Les règles comptables prévoient également la mise en œuvre d'une démarche pour identifier s'il existe un indice quelconque montrant qu'un actif ait pu perdre notablement de sa valeur. Lorsqu'il existe un indice de perte de valeur, un test de dépréciation est effectué : la valeur nette comptable de l'actif immobilisé est comparée à sa valeur actuelle, celle-ci étant définie comme la plus élevée de la valeur vénale ou de la valeur d'usage.

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

Dans l'attente des décrets et conventions prévus par la loi ORTF et de l'adaptation du cadre contractuel de la RATP, il n'a pas été réalisé de test de dépréciation au 31 décembre 2010.

### Les pièces de rechange

Les pièces de rechange sont comptabilisées en immobilisations et sont valorisées au coût unitaire d'origine. Pour les pièces de rechange gérées dans des outils de type GMAO, la valorisation se fait au coût unitaire moyen pondéré.

La dotation aux amortissements des pièces de rechange est calculée sur la base du taux d'amortissement du matériel auquel se rattachent ces pièces.

##### 2.1.3 Biens concernés par les opérations de locations/sous-locations

Les biens qui servent d'assiette aux opérations de *leasehold* (cf. note 3.12) figurent à l'actif immobilisé du bilan de la RATP. Les biens qui



servent d'assiette aux opérations de *swedish lease* (cf. note 3.12) ne sont pas inscrits en immobilisations mais en compte de dépôts à long terme. Le résultat acquis par la RATP au titre des opérations de lease (*Net Present Value*) est étalé sur la durée de vie des opérations (cf note 5.21a).

### 2.1.4 Immobilisations financières

La valeur brute de ces actifs est constituée par leur coût d'achat y compris les coûts directement attribuables engagés pour mettre l'actif en place. La RATP a choisi de rattacher les droits de mutation, honoraires ou commissions et frais d'actes au coût d'acquisition de l'immobilisation.

La valeur d'inventaire des titres détenus par la RATP est déterminée à partir de la situation nette comptable de la filiale ou pour les filiales détenant elles-mêmes des participations, à partir de la situation nette consolidée du sous-groupe, et de l'évolution prévisible des résultats de la filiale ou du sous-groupe.

Lorsque la valeur d'inventaire des titres est inférieure à leur valeur nette au bilan, une provision pour dépréciation est constituée pour la différence (cf. détail des provisions dans la note 5.3).

### 2.1.5 Stocks

Les stocks sont enregistrés au plus faible du coût (y compris frais accessoires d'achat) et de la valeur nette de réalisation. Le coût est calculé au coût moyen pondéré (cf un détail des stocks par catégorie note 5.4).

### 2.1.6 Créances

Elles sont valorisées à leur valeur nominale. Une provision pour dépréciation de la totalité de la créance est constituée lorsqu'un risque potentiel de non recouvrement apparaît (cf. détail des provisions dans la note 5.3).

### 2.1.7 Primes de remboursement des obligations

L'amortissement des primes de remboursement des obligations est réparti linéairement sur la durée des emprunts concernés. Toutefois, dans l'hypothèse où la décision de rembourser par anticipation un emprunt aurait été prise avant la date d'arrêt des comptes, les charges y afférentes seraient amorties en totalité.

### 2.1.8 Capitaux propres

Le poste « Contre-valeur des immobilisations mises à disposition » qui figure au passif représente essentiellement la valeur résiduelle, figée au 1<sup>er</sup> janvier 1949 - date de création de la RATP - des actifs mis à disposition de la RATP à cette date et qui subsistaient au bilan du 31 décembre 1976.

Les écarts de réévaluation figurant en capitaux propres sont issus de la réévaluation pratiquée en 1963 sur la base de 1959 pour 8,6 M€ et de la réévaluation des biens non amortissables opérée en 1978 sur la base de 1976 pour 222,6 M€ (cf. note 5.8).

La loi du 21 mars 1948 a créé la RATP sans lui attribuer de capital. Toutefois, en 1986, les pouvoirs publics lui ont accordé une dotation en capital de 283,3 M€.

La loi ORTF modifie à compter du 1<sup>er</sup> janvier le régime de propriété des biens créés par la RATP ou historiquement mis à sa disposition. Auparavant le traitement, des plus-values et moins-values sur cessions d'actifs immobiliers, alimentait directement des comptes de réserves. A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, la comptabilisation des cessions d'actifs immobiliers se fait par le résultat exceptionnel.

Les subventions d'investissement sont rapportées au résultat au rythme des dotations aux amortissements des biens subventionnés à l'exception des subventions encaissées pour l'acquisition de terrains qui sont rapportées au résultat par dixième.

Les provisions réglementées correspondent à la provision spéciale de réévaluation relative à la réévaluation des biens amortissables opérée en 1978 sur la base de 1976. Elle est rapportée au résultat au rythme des dotations aux amortissements des biens auxquels elle se rapporte.

(Cf. détail de la variation des capitaux propres note 5.7).

### 2.1.9 Dettes financières et couverture

Les emprunts sont présentés au bilan à leur valeur de remboursement en euros.

#### • Opérations en devises

Les soldes monétaires libellés en devises sont convertis en fin d'exercice au taux de clôture à l'exception des dettes financières en devises, couvertes de façon parfaites par des contrats d'échanges de devises (*Cross Currency Swaps*), et donc présentées au cours de couverture. Toutes les opérations en devises sont couvertes intégralement.

A la date d'arrêt des comptes, lorsque l'application du cours de conversion a pour effet de modifier les montants en euros précédemment comptabilisés, les différences de conversion sont inscrites au passif du bilan lorsque la différence correspond à un gain latent, et à l'actif du bilan lorsque la différence correspond à une perte latente. Les pertes latentes entraînent la constitution d'une provision pour risques de change.

#### • Instruments financiers dérivés

La RATP gère les risques de marché 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

soules liées à ces opérations sont constatés en résultat sur la durée de vie des contrats comme un ajustement de la charge d'intérêt.

Les gains et pertes latents résultant des contrats affectés à la couverture des achats futurs de gazole (budgétés) sont différés et pris en compte en résultat financier lors de la réalisation de la transaction couverte.

### 2.1.10 Dettes fournisseurs

Les fournisseurs débiteurs sont présentés à l'actif du bilan. Si leur valeur d'inventaire est inférieure à leur valeur comptable, une provision est alors constatée.

## 2.2 Principes généraux relatifs au compte de résultat

### 2.2.1 Recettes liées au contrat avec le syndicat des transports d'Île-de-France

Les recettes liées au contrat signé le 21 février 2008 avec le Syndicat des transports d'Île-de-France pour les années 2008 à 2011, se composent :

- des **recettes directes** du trafic perçues des voyageurs,
- de la **contribution d'exploitation** relative aux obligations de service public,
- de la **contribution au financement des investissements**,
- d'un **bonus ou malus relatif aux indicateurs de qualité de service**,
- d'un mécanisme d'intéressement avec partage des risques et des gains entre la RATP et le STIF fondé sur les recettes directes réalisées par comparaison avec l'objectif prévu au contrat.

Ces recettes font partie du chiffre d'affaires de la RATP.

Par ailleurs, la RATP peut être redevable de pénalités notamment en cas de non réalisation de l'offre kilométrique du service de référence.

### 2.2.2 Subventions pour maintien ou création de dessertes déficitaires

La RATP perçoit, dans le cadre du dispositif prévu à l'article 856 du décret 59.157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation du transport de voyageurs dans la région parisienne, des subventions pour maintien ou création de dessertes déficitaires versées par les collectivités demandereses.

Le détail du chiffre d'affaires figure dans la note 5.9 et l'affectation des recettes par nature de titre de transport dans la note 5.10.

### 2.2.3 Produits en atténuation de charges d'amortissement

Il s'agit des reprises sur subventions d'investissement et sur provisions spéciales de réévaluation.

### 2.2.4 Charges de personnel

A partir de 1999, la RATP a mis en place une organisation comptable permettant de séparer ce qui relève de son activité « transporteur » de ce qui relève de son activité « assureur ».

Cette organisation est fondée sur :

- L'établissement, au sein de l'activité « assureur », de comptes de résultats par risques couverts (maladie, accident du travail, chômage, famille), d'une part ;
- La mise en place de taux de cotisations sociales patronales, comparables dans leur fonctionnalité et leur niveau à ceux des régimes sociaux de droit commun, d'autre part.

Cet ensemble constitue le Traitement comptable de la protection sociale (TCPS).

#### • Présentation des charges de personnel dans les comptes sociaux d'entreprise

Afin d'améliorer la lisibilité et la comparaison du compte de résultat de la RATP avec ceux des autres entreprises de transport, les charges de personnel liées à l'activité de transporteur sont exprimées à l'instar d'une entreprise de droit commun, par les deux lignes : « Salaires et traitements » et « Charges sociales », tandis que l'activité de prestataire social est résumée au travers de la seule ligne « Résultat de financement des régimes sociaux ».

L'activité d'assureur social de la RATP est illustrée plus en détail dans un tableau figurant en note 5.11, lequel présente à l'instar des organismes de sécurité sociale proprement dits :

- l'origine et le montant des ressources : en particulier, les cotisations patronales,
- le montant des prestations versées aux ressortissants,
- les relations de compensations avec les autres régimes de Sécurité sociale,
- les frais de gestion.

Suite à la création de la caisse de retraite, la gestion des retraites ne fait plus partie depuis l'exercice 2006 de l'activité assureur social.

#### • Principales caractéristiques des comptes de la protection sociale Cotisations patronales

Les ressources des comptes de la protection sociale comprennent principalement les cotisations patronales inscrites sur la ligne « Charges sociales » du compte de résultat de la RATP. S'agissant du risque maladie, suite à la mise en place de la CSG, la caisse maladie de la RATP se voit reverser chaque année une quote-part des ressources de CSG collectée par l'URSSAF ; le montant de ce versement est fixé par arrêté publié au JO.

#### Prestations

Les prestations comprennent :

- d'une part, des prestations en nature : frais médicaux et hospitaliers, remboursements d'analyses et pharmaceutiques, soins effectués par l'espace santé, etc.



• d'autre part, des prestations en espèces telles que le maintien du salaire aux agents malades (indemnités journalières), l'indemnité au décès, les rentes accident du travail, les prestations familiales, etc.

#### Adossement au régime général des risques maladie et famille

S'agissant de la couverture des risques maladie et famille, le régime RATP est adossé depuis 1972 au régime général. Dans le cadre de cet adossement (désigné par le terme de « compensation bilatérale »), la RATP verse à la CNAM et la CNAF une cotisation dont le taux et les modalités d'application sont fixés par décret en contrepartie de laquelle, les caisses lui remboursent les seules prestations versées (en nature, seulement, pour la maladie) dans les conditions fixées par le code de la Sécurité sociale.

#### Compensations démographiques inter-régimes

Dans le cadre de la politique sociale, l'État a mis en place à partir de 1974, des mécanismes de compensation entre les régimes de Sécurité sociale existants en France censés pallier les effets d'évolutions démographiques différentes sur leurs ressources respectives. Une compensation de ce type existe pour le risque maladie.

#### 2.2.5 Résultat exceptionnel

La RATP comptabilise dans son résultat exceptionnel les événements survenant hors du cadre des activités ordinaires de l'entreprise dont le montant est significatif et qui présentent un caractère non récurrent.

L'analyse du résultat exceptionnel figure dans la note 5.12.

## 3 / Autres informations

**3.1** État des échéances des créances et des dettes (cf. note 5.13)

**3.2** Produits à recevoir et charges à payer (cf. note 5.14)

**3.3** Éléments concernant les entreprises liées (cf. note 5.15)

**3.4** Créances et dettes représentées par des effets de commerce (cf. note 5.15)

**3.5** Effectifs (cf. note 5.16)

**3.6** Rémunérations allouées aux dix personnes les mieux rémunérées (cf. note 5.17)

**3.7** Tableau des filiales et participations

La note 5.18 présentée ci-après fait ressortir les caractéristiques financières des sociétés dans lesquelles la participation de la RATP est supérieure à 20 % ou pour lesquelles la valeur brute des titres détenus est supérieure à 1,5 M€.

**3.8** Consolidation

La RATP établit des comptes consolidés.

**3.9** Groupement d'intérêts économiques (cf. note 5.19)

**3.10** Engagements hors bilan (cf. note 5.20)

**3.11** Amiante

Le programme d'éradication de l'amiante friable imposé par le décret 96-97 du 7 février 1996, est réalisé en quasi-totalité. Seules quelques opérations présentant, en terme d'enjeu financier, un caractère non significatif restent à réaliser.

Concernant l'amiante non friable (amiante cachée ou matériaux contenant de l'amiante), son retrait est réalisé au fil de l'eau à la faveur d'opérations de maintenance ou de travaux touchant les installations. Compte tenu de l'absence de connaissances précises des installations ou équipements contenant de l'amiante non friable et, de ce fait, de la difficulté à prévoir les moyens à mettre en œuvre pour en organiser le retrait, il n'est pas possible aujourd'hui de définir une programmation à plus de 6 mois pour ce type d'intervention. En conséquence, aucune provision comptable n'a été enregistrée dans les comptes 2010. En 2010, les dépenses engagées à ce titre s'élèvent à 2,8 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 2010 pour 1,7 M€ est suffisante et correspond à sa meilleure estimation du risque financier encouru par l'entreprise à ce titre.

**3.12** Opérations de lease et de crédit-bail

L'impact détaillé de ces opérations sur les états financiers de l'exercice est précisé dans la note 5.21a.

### Leasehold

La RATP effectue des opérations de « leasehold ». Il s'agit d'opérations d'ingénierie financière qui consistent, pour la RATP, à concéder un droit de jouissance de biens dans des conditions et selon des modalités qui permettent à des investisseurs étrangers (essentiellement américains) de considérer qu'ils jouissent de la propriété économique des biens, ce qui les autorise à les amortir et, par conséquent, à en retirer un gain financier important grâce à un différé d'imposition.

Une opération de leasehold est composée d'une location principale consentie par la RATP et d'une sous-location destinée à lui faire conserver néanmoins la jouissance du bien. La RATP dispose d'une option (EBO) en sa faveur, au terme d'une période plus courte que la durée totale de l'opération, lui permettant d'interrompre le montage en rachetant la part restante du contrat de location longue.

Economiquement 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 2010, 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 2010 à 351 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 2010 à 79 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 2010 à 142 M€, la RATP supporte le risque de contrepartie et doit mettre en place des lettres de crédit sur le risque RATP au profit des investisseurs américains si le rating de ces dépôts passe en dessous d'un certain seuil. Les lettres de crédit actuellement en vie représentent un encours maximum de 122 M€ (99 M€ au 31 décembre 2010).

### Swedish lease

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

L'investisseur paye au fournisseur la totalité de la valeur du matériel. La RATP effectue des dépôts swapés qui serviront à couvrir le paiement des loyers et l'option de rachat des équipements. L'écart entre les dépôts et la valeur du matériel représente le profit réalisé par la RATP.

Les loyers sont comptabilisés en charges d'exploitation, les produits d'intérêts et le provisionnement des dépôts sont comptabilisés en résultat financier. Seule la Net Present Value est constatée en résultat exceptionnel. L'impact sur le résultat correspond d'une part à l'étalement du profit de la Net Present Value, et d'autre part à l'amortissement théorique des biens s'ils étaient maintenus au bilan de la RATP.

### Crédit-bail

La note 5.21b précise les engagements en matière de crédit-bail.

**3.13** Avantages au personnel à long terme

Les engagements sociaux à long terme provisionnés au bilan sont :

- Engagements relatifs aux versements des rentes accidents du travail et maladies professionnelles. La RATP assure elle-même le service des rentes accidents du travail / maladies professionnelles à ses agents en activité ou à ses retraités. Ces rentes ont pour objet d'indemniser les séquelles définitives physiques ou psychologiques ainsi que leur incidence professionnelle dans le déroulement de la carrière de l'assuré. Seules les rentes versées aux actifs relèvent des avantages à long terme faisant l'objet d'une provision : 17,4 M€ ;
- Engagements relatifs aux médailles du travail : 20 M€ ;
- Engagements relatifs à la cessation progressive d'activité : 4,3 M€ ;
- Engagements relatifs à l'assurance chômage : 10,5 M€ ;
- Engagements relatifs aux congés maladie longue durée : 4 M€.

L'évaluation des avantages au personnel résulte d'un calcul actuariel. Ce calcul est basé sur des hypothèses de comportements sociaux (mortalité, turnover, etc.) et des hypothèses économiques (taux d'actualisation, profil de carrière, etc.).

Le taux d'actualisation retenu au 31 décembre 2010 est de 4 % au lieu de 4,75 % au 31 décembre 2009. Ce taux comprend l'inflation.



Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/2010	31/12/2009
Taux d'actualisation	4,00 %	4,75 %
Taux d'inflation	2,00 %	2,00 %
Profil de carrière inflation comprise	3,60 %	3,60 %
Table de mortalité	TGH05 / TGF05	TGH05 / TGF05
Âge de départ à la retraite	55,6 ans	55,6 ans
Taux de turnover	0,00 %	0,00 %

## 4 / Information sur le degré d'exposition aux risques du marché

### 4.1 Préambule

Toutes les opérations réalisées par la RATP consistent en la mise en place d'instruments de protection contre le risque de taux et sont adossées soit à la dette, soit au portefeuille de placements.

En conséquence et conformément aux recommandations comptables, la RATP a opté pour la seule comptabilisation des intérêts courus sur produits dérivés.

### 4.2 Exposition au risque de taux

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

#### Engagements de swaps au 31/12/2010 :

##### Engagements dérivés par maturité en M€

	31/12/2010	31/12/2009
<b>Engagements de swaps euro adossés à la dette long terme</b>		
Maturité < 1 an		0
Maturité (1 an -5 ans)	48	0
Maturité > 5 ans	566	366
<b>Engagements de cross currency swaps adossés à la dette long terme</b>		
Maturité < 1 an		0
Maturité (1 an -5 ans)	249	100
Maturité > 5 ans	698	847
<b>Engagements de swaps adossés à la dette court terme</b>		
Swap OIS Maturité < 1 an	314	400
FRA Maturité < 1 an	0	0
<b>Total des engagements de swaps en M€</b>	<b>1875</b>	<b>1 713</b>

#### Engagements dérivés par type d'adossement en M€

	31/12/10	31/12/09
<b>A - Swap adossés à la dette long terme</b>		
1) Swap de variabilisation (hors currency swap)		
Swaps (contre taux court)	50	50
Swaps (contre taux longs)	98	148
2) Swap de fixation (hors currency swap)		
Swaps (contre taux court)	466	168
Swaps (contre taux long)		0
3) Autres		
Basis swaps		0
FRA	0	0
Cross currency swaps	947	947
<b>B) Swap adossés à la dette court terme</b>		
Swaps Eonia	314	400
<b>Total des engagements de swaps en M€</b>	<b>1 875</b>	<b>1 713</b>

Les tableaux ci-dessus ne prennent pas en compte le montant notionnel des *Assets swaps* adossés à l'opération de leasehold 1999 sur laquelle il n'y a aucun risque de taux.

Rappel de la décomposition de la dette obligataire et billet de trésorerie au 31/12/10 (en M€), hors PEE :

Avant prise en compte des instruments dérivés		Après prise en compte des instruments dérivés	
Dette obligataire	4 128	Dette obligataire	4 128
A taux fixe	4 128	A taux fixe	3 980
A taux variable	0	A taux variable	148
Dette courte (BT)	435	Dette courte (BT)	435
A taux fixe	435	A taux fixe	121
A taux variable	0	A taux variable	314

#### Engagements d'options au 31/12/10 :

Engagements d'options euro (gestion de la dette long terme) en M€	
Maturité < 1 an	150
Maturité (1 an -5 ans)	54
Maturité > 5 ans	150

Détail des options euro (gestion de la dette long terme) en M€		
Vente	Cap	3
Achat	Cap	101
Vente	Floor	50
Achat	Floor	0
Vente	Swaption	150
Achat	Swaption	50
Call automatique		

L'ensemble des opérations de couverture à fin décembre 2010 s'est traduit par un résultat financier de -7,3 M€ décomposé comme suit : -6,3 M€ imputables aux opérations en cours (portage) et -1 M€ d'étalement comptable de soultes et de primes.

#### Sensibilité de la dette à taux variable à la date du 31/12/10 :

Au 31/12/10, compte tenu de l'ensemble des encours de dérivés (*swaps, cap, floors*), les positions à taux variable représentent 3,6 % de la dette obligataire (hors PEE), soit 148 M€.

##### • Pas de sensibilité à court terme :

L'encours de billet de trésorerie s'élève, hors Plan d'épargne entreprise, à 435 M€. Il est placé en OPCVM monétaires, en titres de créances négociables ou en dépôt de garantie.

##### • Sensibilité de la dette obligataire :

A condition de financement identique, une hausse de 1 % des taux variables court terme augmenterait les charges financières de 500 M€.

#### 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 31/12/10 (M€)
Swap (hors currency swaps)	-14,5
Cross currency swap	288,0
Produits structurés	NS
Options	-1,3
<b>Total</b>	<b>272,2</b>

**NB :** La valorisation de la partie change des *Cross Currency Swaps* se neutralise avec la valorisation de la partie change de la souche obligataire correspondante. La RATP n'est pas exposée au risque de change.

**Total des MtM au 31/12/10 (hors Cross Currency Swaps) :** -15,7 M€. Ces instruments ne sont pas comptabilisés au bilan.

### 4.3 Exposition au risque de change

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

Le tableau ci-dessous donne les instruments dérivés de change en position au 31 décembre 2010 au regard de la dette en devise couverte.

Dettes émises		Swaps de devises			
Montants K devises	Devises	Branches emprunteuses		Branches prêteuses	
		Montants K devises	Devises	Montants K devises	Devises
1 510	CHF	1 510	CHF	947	EUR

### 4.4 Exposition au risque de matières premières

La RATP peut couvrir ses achats futurs de gazole contre le risque de hausse du prix ainsi et/ou contre une éventuelle hausse du dollar contre l'euro.

Pour l'année 2010, aucune couverture n'a été mise en place.



## 5 / Notes d'information relatifs au bilan et au compte de résultat

Note 5.1	Tableau des immobilisations	Note 5.15	Éléments inclus dans plusieurs postes du bilan
Note 5.2	Tableau des amortissements	Note 5.16a	Effectif moyen employé pendant l'exercice
Note 5.3	Tableau des provisions	Note 5.16b	Droit individuel de formation
Note 5.4	Tableau des stocks en valeur brute	Note 5.17a	Rémunérations allouées aux membres des organes d'administration et de direction
Note 5.5	Tableau des charges et produits constatés d'avance	Note 5.17b	Tableau des honoraires
Note 5.6	Tableau des frais d'émission d'emprunts	Note 5.18	Tableau des filiales et participations
Note 5.7	Analyse des capitaux propres	Note 5.19	Groupements d'intérêt économique
Note 5.8	Tableau des écarts de réévaluation 1976	Note 5.20	Tableau des engagements financiers
Note 5.9	Détail du chiffre d'affaires	Note 5.21a	Opérations de locations / sous-locations de trains ( <i>leasehold</i> )
Note 5.10	Recettes affectées par nature de titre de transport	Note 5.21b	Opérations de crédit-bail
Note 5.11	Compte de résultat de la protection sociale		
Note 5.12	Analyse du résultat exceptionnel		
Note 5.13a	État des échéances des créances à la clôture de l'exercice		
Note 5.13b	État des échéances des dettes à la clôture de l'exercice		
Note 5.13c	Endettement financier net à la clôture de l'exercice		
Note 5.14	Détail des produits à recevoir et des charges à payer		

### Note 5.1 - Tableau des immobilisations au 31 décembre 2010

Situation et mouvements	A Valeur brute au 31/12/2009	B Augmentations	C Virements de poste à poste	D Diminutions	E Valeur brute à la clôture de l'exercice (*)
<b>Immobilisations incorporelles</b>					
- Frais de recherche et développement	109 959	0	0	0	109 959
- Droit au bail	2 626	0	0	0	2 626
- Autres					
Logiciels en service	324 671	0	38 807	-32 136	331 342
Logiciels en-cours	37 162	24 498	-19 929	0	41 731
<b>TOTAL</b>	<b>474 418</b>	<b>24 498</b>	<b>18 878</b>	<b>-32 136</b>	<b>485 658</b>
<b>Immobilisations corporelles</b>					
- Terrains	400 871	0	1 400	-5 975	396 296
- Constructions	8 262 355	0	181 154	-19 874	8 423 635
- Constructions sur sol d'autrui	94 801	0	368	0	95 169
- Installations techniques, matériel et outillage industriels	4 362 877	1 433	164 458	-39 924	4 488 844
- Matériel de transport	4 736 001	8 442	221 532	-154 846	4 811 128
- Autres	212 523	0	3 635	-33 601	182 557
- Immobilisations corporelles en cours	1 965 115	1 203 785	-591 424	0	2 577 477
<b>TOTAL</b>	<b>20 034 543</b>	<b>1 213 660</b>	<b>-18 878</b>	<b>-254 220</b>	<b>20 975 106</b>
<b>Immobilisations financières</b>					
- Participations	329 345	0	0	0	329 345
- Créances rattachées à des participation	2 340	0	0	-90	2 250
- Autres titres immobilisés		620			620
- Prêts (**)	91 146	1 341	0	-4 439	88 048
- Autres (dépôts et cautions)(***)	531 143	53 207	0	-8 616	575 734
<b>TOTAL</b>	<b>953 974</b>	<b>55 167</b>	<b>0</b>	<b>-13 145</b>	<b>995 997</b>
<b>ENSEMBLE</b>	<b>21 462 935</b>	<b>1 293 326</b>	<b>0</b>	<b>-299 501</b>	<b>22 456 761</b>

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

(\*\*) La variation nette des prêts se décompose en :

-1 489	Prêts au personnel (dont intérêts courus -250 k€)
-1 608	Autres prêts

-3 097

(\*\*\*) Dont mise en place de dépôt suite aux clôtures de leasehold survenues en 2009 (y compris intérêts courus sur les dépôts classés en prêts en 2009)



## Note 5.2 - Tableau des amortissements au 31 décembre 2010

Situation et mouvements	A	B	C	D
	Amortissements cumulés au début de l'exercice	Augmentations dotations de l'exercice	Diminutions d'amortissements de l'exercice	Amortissements cumulés à la fin de l'exercice (*)
<b>Immobilisations incorporelles</b>				
- Frais de recherche et développement	10 836	3 665	0	14 501
- Droit au bail	1 065	77	0	1 142
- Autres	223 478	37 368	-31 234	229 612
<b>TOTAL</b>	<b>235 379</b>	<b>41 110</b>	<b>-31 234</b>	<b>245 255</b>
<b>Immobilisations corporelles</b>				
- Constructions	3 365 707	165 791	-15 468	3 516 030
- Constructions sur sol d'autrui	81 542	1 193	0	82 735
- Installations techniques, matériel et outillage industriels	2 922 054	197 788	-39 224	3 080 618
- Matériel de transport	3 064 395	204 368	-152 415	3 116 349
- Autres	154 486	14 358	-32 523	136 321
<b>TOTAL</b>	<b>9 588 184</b>	<b>583 498</b>	<b>-239 630</b>	<b>9 932 052</b>
- Frais d'émission des emprunts	6 608	1 573	-1 492	6 689
<b>TOTAL</b>	<b>6 608</b>	<b>1 573</b>	<b>-1 492</b>	<b>6 689</b>
Primes de remboursement des obligations	12 005	2 230	-3 200	11 036
<b>ENSEMBLE</b>	<b>9 842 176</b>	<b>628 411</b>	<b>-275 556</b>	<b>10 195 031</b>

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

## Note 5.3 - Tableau des provisions au 31 décembre 2010

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 pour utilisation		E Provisions à la fin de l'exercice (A + B + C - D = E)
				Pour utilisation	Ajustement	
Provisions réglementées (provision spéciale de réévaluation)	430 772	0	0	9 622	25	421 125
<b>TOTAL 1</b>	<b>430 772</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9 622</b>	<b>25</b>	<b>421 125</b>
<b>Provisions pour risques et charges</b>						
- Provisions pour risques						
. Provisions pour litiges (1)	73 014	0	13 207	13 056	52 324	20 841
. Provisions pour accidents de droit commun	43 071	0	23 187	15 099	2 930	48 229
. Provisions pour risques d'exploitation ou financiers	4 465	0	3 130	2 284	0	5 311
. Autres provisions pour risques exceptionnels	1 975	0	2 843	2 831	260	1 727
	<b>122 525</b>	<b>0</b>	<b>42 367</b>	<b>33 270</b>	<b>55 514</b>	<b>76 108</b>
- Provisions pour charges						
. Autres provisions pour charges (2)	148 004	329	25 810	23 145	3 087	147 911
	<b>148 004</b>	<b>329</b>	<b>25 810</b>	<b>23 145</b>	<b>3 087</b>	<b>147 911</b>
<b>TOTAL 2</b>	<b>270 529</b>	<b>329</b>	<b>68 177</b>	<b>56 415</b>	<b>58 601</b>	<b>224 019</b>
<b>Provisions pour dépréciations</b>						
- Immobilisations incorporelles	0	0	0	0	0	0
- Immobilisations financières	23 217	0	3 214	0	38	26 393
- Stocks	32 391	0	7 968	1 749	0	38 610
- Créances clients et comptes rattachés	5 911	0	565	304	3 631	2 541
- Valeurs mobilières de placement	30	0	0	0	30	0
- Autres	5 642	0	23	0	144	5 521
<b>TOTAL 3</b>	<b>67 191</b>	<b>0</b>	<b>11 770</b>	<b>2 053</b>	<b>3 843</b>	<b>73 065</b>
<b>ENSEMBLE</b>	<b>768 492</b>	<b>329</b>	<b>79 947</b>	<b>68 090</b>	<b>62 469</b>	<b>718 209</b>
Affectations :						
Exp. : opérations d'exploitation	743 270	329	73 890	65 259	62 141	690 089
Fin. : opérations financières	23 247	0	3 214	0	68	26 393
Exc. : opérations exceptionnelles	1 975	0	2 843	2 831	260	1 727
	<b>768 492</b>	<b>329</b>	<b>79 947</b>	<b>68 090</b>	<b>62 469</b>	<b>718 209</b>

(1) Ces provisions comprennent d'une part, des provisions pour litiges et contentieux à caractère commercial ou prud'homal et, d'autre part, une provision pour contrôle fiscal. Le contrôle fiscal démarré en 2007 et portant sur les exercices 2004 à 2006 s'est terminé en 2010. La provision correspondante a été reprise à hauteur de 42 M€ pour tenir compte de l'abandon des propositions de rectification notifiées.

(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 nette au 31 décembre 2010

	31/12/2010	31/12/2009
- Matières premières et consommables	190 524	186 408
- Prestations de services en cours	9 702	3 264
- Dépréciation	-38 611	-32 391
<b>TOTAL</b>	<b>161 615</b>	<b>157 281</b>



### Note 5.5 - Tableau des charges et produits constatés d'avance au 31 décembre 2010

	31/12/2010		31/12/2009	
	Charges	Produits	Charges	Produits
- Exploitation	6 427	24 677	8 359	27 265
- Financier	99 491	41 674	80 016	53 705
- Exceptionnel	2 171	9 033	2 389	9 795
<b>TOTAL</b>	<b>108 089</b>	<b>75 384</b>	<b>90 764</b>	<b>90 765</b>

### Note 5.6 - Tableau des frais d'émission des emprunts au 31 décembre 2010

	Montants nets début d'exercice	Augmentations	Diminutions (dotations et régularisations)	Montants nets fin d'exercice
- Frais d'émission des emprunts (1)	9 541	1 096	-1 573	9 064
<b>TOTAL</b>	<b>9 541</b>	<b>1 096</b>	<b>-1 573</b>	<b>9 064</b>

(1) Les frais d'émission d'emprunts sont répartis sur la durée de vie des emprunts. Toutefois, dans l'hypothèse où la décision de rembourser par anticipation un emprunt aurait été prise avant la date d'arrêtés des comptes, les charges afférentes seraient amorties en totalité.

### Note 5.7 - Analyse des capitaux propres au 31 décembre 2010

	12/31/2009	Augmentations	Diminutions	31/12/2010
Contre valeur des immo mises à disposition	250 700		0	250 700
Écarts de réévaluation (3)	230 796		1 158	229 638
Dotations en capital	283 367	150 000		433 367
Réserves statutaires	184 519	0		184 519
Réserves provenant de la cession des biens immobiliers créés par la RATP	52 255	0		52 255
Réserve générale	57 926			57 926
Report à nouveau (1)(2)	1 071 205	152 778		1 223 983
Résultat net	152 778	183 110	152 778	183 110
Subventions d'investissement	2 678 327	324 870	99 241	2 903 955
Provisions réglées (3)	430 772	0	9 647	421 125
<b>TOTAL</b>	<b>5 392 643</b>	<b>810 758</b>	<b>262 824</b>	<b>5 940 577</b>

(1) Le résultat de l'exercice 2009 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 2010

#### 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
<b>Immobilisations corporelles :</b>						
- Terrains	222 223	0	-1 158	0	221 065	0
- Constructions	1 196 512	768 888	-706	7 968	1 195 807	776 856
- Installations techniques, matériel et outillage industriels	68 571	68 070	-745	-603	67 825	67 466
- Matériel de transport	69 911	67 751	-1 002	-171	68 909	67 580
- Autres	485	0	0	0	485	0
	<b>1 557 703</b>	<b>904 708</b>	<b>-3 611</b>	<b>7 194</b>	<b>1 554 092</b>	<b>911 902</b>
<b>Immobilisations financières :</b>						
- Participations	15	0	0	0	15	0
	15	0	0	0	15	0
<b>TOTAL</b>	<b>1 557 718</b>	<b>904 708</b>	<b>-3 611</b>	<b>7 194</b>	<b>1 554 108</b>	<b>911 902</b>
					<b>Position nette :</b>	<b>642 206</b>

#### 5.8.2 Réévaluation de 1963 (base 1959)

Écart de réévaluation	8 557
<b>Total des écarts de réévaluation</b>	<b>650 763</b>

### Note 5.9 - Détail du chiffre d'affaires au 31 décembre 2010

	12/31/2010	12/31/2009
Recettes du trafic (hors Orlyval)	2 044 340	1 973 435
Compensation tarifaire		0
Bande passante (partage des risques avec le STIF)	62 577	37 819
Contribution additionnelle		0
<b>Recettes directes RATP</b>	<b>2 106 917</b>	<b>2 011 254</b>
Contribution incitative à la vente	0	0
Bonus qualité de service	16 627	15 010
C11 - contribution aux charges d'exploitations	862 145	875 710
C12 - contribution aux charges d'impôts et taxes	113 653	162 765
C13 - contribution à l'écart entre l'indexation des R7 selon modalité C11 et décisions tarifaires	-50 269	-13 210
C2 - contribution au financement des investissements	837 481	787 700
Autres produits du transport	54 391	49 831
<b>1 - Produits du transport HT</b>	<b>3 940 947</b>	<b>3 889 059</b>
<b>2 - Produits des activités annexes HT</b>	<b>101 655</b>	<b>92 886</b>
<b>3 - Pénalités forfaitaires</b>	<b>13 490</b>	<b>16 689</b>
<b>4 - Autres prestations de services</b>	<b>145 330</b>	<b>135 035</b>
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>4 201 422</b>	<b>4 133 669</b>

Chiffre d'affaires déterminé conformément aux règles précisées au paragraphe 2.2.1

### Note 5.10 - Recettes voyageurs TTC 31 décembre 2010 affectées par nature de titre de transport

	Recettes affectées en M€		
	12/31/2010	en %	12/31/2009
<b>Réseaux RATP : métro, RER et autobus</b>	<b>2 156 779</b>	<b>100 %</b>	<b>2 081 974</b>
- Forfaits Navigo hebdomadaires, mensuels et annuels	1 232 811	57,16 %	1 184 790
- Autres abonnements (police, émeraude, améthyste)	114 779	5,32 %	111 134
- Billets	714 130	33,11 %	693 825
- Forfaits zonaux (titres Mobilis, tickets jeunes + titres Congrès)	31 930	1,48 %	32 732
- Titres non compensés (paris-visite, orlybus, roissybus)	61 634	2,86 %	57 963
- Cartes hebdomadaires, abonnements scolaires subventionnés, pompiers, noctambus	1 495	0,07 %	1 529
<b>RRR TTC accordés sur ventes de titres de transport</b>	<b>-3 273</b>		<b>-2 563</b>
<b>Services de transports et de locations TTC</b>	<b>7 299</b>		<b>6 631</b>
<b>Recettes TTC /abonnements longs (frais de dossier)</b>	<b>9 136</b>		<b>7 241</b>
<b>Recettes Orlyval TTC</b>	<b>23 721</b>		<b>22 274</b>
<b>Recettes voyageurs TTC exercices antérieurs</b>	<b>-578</b>		<b>3 506</b>
<b>ENSEMBLE DES RESEAUX</b>	<b>2 193 084</b>		<b>2 119 062</b>



### Note 5.11 - Compte de résultat de la protection sociale RATP

	Résultats 2010	Résultats 2009
<b>Risque Maladie</b>		
- Cotisations patronales	230 356	237 864
- Remboursement CSG (ACOSS) et cot. ouv.	112 329	106 603
- Contribution de la CNSA	-208	-766
- Prestations en nature	-230 168	-235 354
- Prest. en espèces (ID, Maintien du salaire)	-54 164	-55 030
- Prestations de l'espace santé	-10 341	-9 161
- Charges du régime spécial (y.c.compensation généralisée)	141	-1 310
- Coût de gestion (nets)	-19 366	-17 508
<b>Compensation bilatérale avec la CNAM :</b>		
- Cotisations RS versées	-283 402	-281 192
- Réfaction pour frais de gestion	12 470	10 252
- Remb. prest. en nature RG	229 748	234 860
<b>Résultat net du risque maladie</b>	<b>-12 604</b>	<b>-10 742</b>
<b>Risque accident du travail</b>		
- Cotisations patronales	25 125	26 797
- Charges du régime spécial (dont cot. au fonds AT)	142	582
- Prestations en nature et rentes AT	-11 378	-11 556
- Prest. en espèces (Maintien du salaire)	-9 102	-9 473
- Coût de gestion (nets)	-3 176	-3 445
<b>Résultat net du risque AT</b>	<b>1 610</b>	<b>2 906</b>
<b>Risque Chômage</b>		
- Cotisations patronales	6 997	5 989
- Prestations	-6 552	-6 693
- Coût de gestion (nets)	-413	-201
<b>Résultat net du risque chômage</b>	<b>33</b>	<b>-904</b>
<b>Risque Famille</b>		
- Cotisations patronales	72 960	72 825
- Cotisations forfaitaires stagiaires	0	0
- Prestations légales	-16 530	-16 982
- Autres prestations + maintien du salaire	-68	-442
- Coût de gestion (nets)	-2 046	-1 670
<b>Compensation bilatérale avec la CNAF</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
- Cotisations RS versées	-74 706	-73 564
- Réfaction pour frais de gestion	2 766	2 723
- Remb. prest. légales RG	16 530	16 982
<b>Résultat net du risque famille</b>	<b>-1 093</b>	<b>-127</b>
<b>Résultat de la protection sociale</b>	<b>-12 053</b>	<b>-8 867</b>

### Note 5.12 - Analyse du résultat exceptionnel au 31 décembre 2010

RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	6 071
Résultat sur cessions et réformes des immobilisations corporelles et incorporelles	9 722
Reprise en stock de matières récupérées	1 465
Amiante risque maladie professionnelle (indemnités versées et dotations nettes de reprise)	-2 584
Travaux de désamiantage	-1 824
Opérations de <i>leasehold</i>	2 246
Opérations de <i>swedish lease</i> : NPV (1)	125
Frais sur <i>swedish lease</i>	-19
Divers	-3 061

### Note 5.13 a - État des échéances des créances au 31 décembre 2010

CRÉANCES	Montant brut (1)	Degré de liquidité de l'actif	
		Échéances	
		A moins 1 an	A plus 1 an
Créances de l'actif immobilisé			
. Créances rattachées à des participations	2 250	0	2 250
. Autres titres immobilisés	620	0	620
. Prêts (2) (3)	88 048	4 439	83 610
. Autres (5)	575 734	1 198	574 536
	666 653	5 637	661 015
Créances de l'actif circulant			
. Créances clients et comptes rattachés	141 199	141 199	0
. Créances Etat et autres collectivités publiques	287 451	287 451	0
. Autres	62 329	62 329	0
	490 979	490 979	0
Actif financier			
. Valeurs mobilières de placement (4)	637 536	637 536	0
. Disponibilités	20 998	20 998	0
	658 534	658 534	0
Charges constatées d'avance	108 090	21 530	86 559
Écarts de conversion actif	18 701	0	18 701
<b>TOTAL</b>	<b>1 942 955</b>	<b>1 176 680</b>	<b>766 276</b>

(1) Montant brut figurant au bilan avant déduction des provisions pour dépréciation dont le montant total est de 30 332 k€.

(2) Prêts au personnel accordés en cours d'exercice : 120 k€.

Prêts au personnel récupérés en cours d'exercice : 1 359 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 : 112 k€.

(5) Dans le cadre des opérations de clôture des opérations de *Lease hold*, survenues en 2009, tous les intermédiaires financiers n'ont pas libéré leurs en-cours. Par conséquent nous avons conservé à notre actif les dépôts pour 456 596 k€.



### Note 5.13 b - État des échéances des dettes au 31 décembre 2010

DETTES	Montant brut	Échéances		
		A moins d'1 an	Plus d'1 an moins de 5 ans	A plus 5 ans
<b>Dettes financières</b>				
- Prêts de la région d'Île-de-France (1)(4)	291 656	20 553	100 824	170 279
- Emprunts obligataires (1)(4)				
. Sur le marché financier «zone euro»	3 180 000	500 000	780 000	1 900 000
. Sur le marché financier international	947 843	0	248 644	699 199
. Emprunts «Tick'épargne»	351 235	209 682	141 554	0
- Emprunts et dettes auprès des établissements de crédits				
. Emprunts	66 428	2 005	26 384	38 038
. Banque (soldes créditeurs)	66 182	66 182	0	0
. Chèques postaux	680	680	0	0
- Emprunts et dettes financières divers (2) (5)	1 208 195	755 428	173 910	278 857
- Intérêts courus (3)	101 956	84 291	7 697	9 968
	6 214 175	1 638 820	1 479 013	3 096 342
<b>Dettes d'exploitation</b>				
- Dettes fournisseurs et comptes rattachés	211 904	211 904	0	0
- Dettes fiscales et sociales	502 065	502 065	0	0
- Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	381 017	381 017	0	0
- Autres dettes	124 668	124 668	0	0
- Dettes Lease	1 100 410	0	238 892	861 518
	2 320 063	1 219 653	238 892	861 518
Produits constatés d'avance	75 384	29 169	34 214	12 002
Écart de conversion passif	18 639	74	8 435	10 130
<b>TOTAL</b>	<b>8 628 261</b>	<b>2 855 498</b>	<b>1 798 172</b>	<b>3 974 591</b>

(1) Emprunts souscrits en cours d'exercice en k€ :	689 976
Emprunts remboursés en cours d'exercice en k€ :	499 326
(2) dont :	
. dépôts et cautionnement reçus :	0
. obligataires :	0
. billets de trésorerie en k€ :	435 000
. billets de trésorerie «Tick'épargne» en k€ :	177 463
. filiales :	0
(3) dont en k€ :	
. intérêts courus sur prêts IDF :	1 073
. intérêts courus sur marché financier «zone euro» :	57 684
. intérêts courus sur marché financier international :	11 246
. intérêts courus sur emprunts «Tick'épargne» :	10 033
. intérêts courus sur Dépôts lease :	21 868
(4) dont en k€ :	
. emprunts à taux fixes :	4 129 647
. emprunts à taux variables :	641 088
(5) dont emprunts contractés pour financer les sorties de Leasehold survenues en 2009.	

### Note 5.13 c - Endettement financier net au 31 décembre 2010

	12/31/2010	12/31/2009
<b>Actif financier (A)</b>	<b>659 041</b>	<b>473 914</b>
Valeurs mobilières de placement (1)(3)	203 056	80 735
Placement cash collatéraux	434 987	367 319
Disponibilités (1)	20 998	25 860
Écart de conversion actif	0	0
<b>Dettes financières (B)</b>	<b>5 592 759</b>	<b>5 295 417</b>
Prêt de la Région Île-de-France	291 656	292 899
Emprunt sur le marché financier	4 127 843	3 977 843
Emprunt Tick'Épargne	351 235	309 342
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	66 861	60 230
Billets de Trésorerie (2)	612 463	655 102
Collatéraux «Remise en garantie»	142 700	0
Écart de conversion passif	0	0
<b>Endettement financier net (B-A)</b>	<b>4 933 717</b>	<b>4 821 503</b>

(1) Hors actif financiers affectés aux opérations de lease ; voir détail dans l'annexe 21-a.  
(2) Voir (2) du tableau 13b.  
(3) Hors intérêts courus.

### Note 5.14 - Détail des produits à recevoir et des charges à payer au 31 décembre 2010

	12/31/2010	12/31/2009	
<b>Produits à recevoir</b>	Immobilisations financières	1 220	1 564
	Créances clients et comptes rattachés (3)	45 886	41 460
	Créances État et autres collectivités publiques (1) (3)	156 163	132 342
	Autres créances	33 180	18 782
	Valeurs mobilières de placement	112	117
	Disponibilités	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>236 562</b>	<b>194 265</b>	
<b>Produits à payer</b>	Prêts de la Région d'Île-de-France	1 073	1 416
	Emprunts obligataires sur le marché financier français	57 684	57 116
	Emprunts obligataires s/ le marché financier international (2)	11 246	9 231
	Emprunts privés	10 033	8 761
	Emprunts auprès des établissements de crédit et divers	59	6
	Dettes fournisseurs et comptes rattachés	160 782	115 614
	Dettes fiscales et sociales	422 998	380 493
	Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	270 085	221 406
Autres dettes	29 012	24 930	
<b>TOTAL</b>	<b>962 971</b>	<b>818 973</b>	

(1) Dont subventions d'investissements appelées et non encore perçues.  
(2) En chif.  
(3) Les soldes d'ouverture, sur les créances clients et État, ont évolué par rapport aux états publiés en N-1. Nous avons reclassé un produit à recevoir sur les recettes directes, opéré postérieurement à la clôture au 31/12/2009, en créance vis-à-vis de l'État et autres collectivités.



### Note 5.15 - Autres éléments inclus dans plusieurs postes du bilan au 31 décembre 2010

		Situation au	
		31/12/2010	31/12/2009
Effets de commerce	<b>Actif</b>		
	Créances clients et comptes rattachés	75	1
	<b>TOTAL</b>	<b>75</b>	<b>1</b>
	<b>Passif</b>		
	Dettes fournisseurs et comptes rattachés	0	0
	Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	0	0
	<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Éléments relatifs aux entreprises liées (1)	<b>Actif</b>		
	Immobilisations financières	351 206	351 296
	Créances clients et comptes rattachés	19 741	20 559
	Autres créances	3 354	3 584
	<b>TOTAL</b>	<b>374 301</b>	<b>375 439</b>
	<b>Passif</b>		
	Dettes financières	6	4
	Dettes fournisseurs et comptes rattachés	2 755	3 274
	Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	11 176	32 857
	Autres dettes	1 277	2 245
	<b>TOTAL</b>	<b>15 214</b>	<b>38 380</b>

(1) Il s'agit de RATP Développement, SQYBUS, Promo Metro, Logis-Transports, SEDP, SADM, Telcite, RATP International, Systra, Naxos, Mobicite, SLT, Orlyval, Flexcite, Flecite 91, Flexite 77, Flexite 93, Flexite 94, EM Services, Societe Billettique Monétique Services, Cars Perrier, TP2A, Xelis.

### Note 5.16 a - Effectif moyen employé et payé par l'entreprise pendant l'année

	31/12/2010	31/12/2009	Variations en nombre	en %
<b>Effectif moyen employé</b>	<b>43 612</b>	<b>44 333</b>	<b>-721</b>	<b>-1,63 %</b>
<b>Répartition par catégories</b>				
. Cadres + maîtrises (encadrement)	11 147	11 139	8	0,07 %
. Opérateurs	32 465	33 194	-729	-2,20 %
<b>Répartition par groupes statutaires</b>				
. Permanents	42 621	43 454	-833	-1,92 %
. Contractuels	991	879	112	12,74 %

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 2010, les heures acquises au titre du Droit Individuel de Formation sont au nombre de 4 646 973 heures.  
Le volume d'heures n'ayant pas fait l'objet d'une demande par les agents est de 4 637 273 heures.

### Note 5-17 - Rémunérations allouées aux membres des organes d'administration et de direction pendant l'exercice 2010 en k€

	2010	2009
Administrateur	11	7
Dirigeants (total des 10 rémunérations les plus élevées)	2 192	2 029

### Note 5.17 b - Tableau des honoraires en k€

	PriceWaterhouseCoopers	Ernst
Commissariat aux comptes	284	263
Diligences/prestations directement liées	80	30
<b>Total</b>	<b>364</b>	<b>293</b>

### Note 5.18 - Tableau des filiales et participations

Situation au 31 décembre 2010	Capital	Capitaux propres autres que le capital	Quote-part du capital détenue par la RATP %	Valeur comptable des titres détenus		Prêts et avances consentis par la RATP et non encore remboursés (1)	Cautions et avals consentis par la RATP	Chiffre d'affaires hors taxes à fin décembre 2010	Résultat prévisionnel à fin décembre 2010	Dividendes encaissés par la RATP en 2010
				Brute	Nette					
<b>1 - Filiales</b>										
. SEDP 2 square Félix Nadar 94 684 Vincennes Cedex (SIREN 380038687)	459	1 174	100,00	457	457	3 354	0	6 559	1 278	1 000
. RATP Développement Société de participation pour l'exploitation 54 quai de la Rapée 75012 Paris (SIREN 389795006)	168 000	-21 172	97,32	163 499	163 499	0	2 000	25 439	-1 062	0
. Logis Transports 158 rue de Bagnolet 75020 PARIS (SIREN 592025811)	40	ND	88,00	33	33	23 734	1 387	ND	ND	0
. Promo Métro 43-45 rue du Gouverneur Général Félix Éboué 92130 Issy-Les-Moulineaux (SIREN 712029099)	910	2 661	100,00	2 619	2 619	0	Info demandée	20 330	542	484
. RATP International 54 quai de la Rapée 75999 PARIS cédex 12 (SIREN 419997044)	19 721	5 354	100,00	19 721	19 721	2 250	Info demandée	1	1 818	0
. Telcite 1 avenue Montaigne 93160 Noisy Le Grand (SIREN 411759962)	1 525	13 420	100,00	1 524	1 524	0	Info demandée	17 824	1 740	1 583
<b>2 - Autres participations</b>										
. Financière Transdev 6 place Abel Gance 92100 Boulogne Billancourt (SIREN 442610788)	272 774	1 719	49,89	137 320	137 320	ND	ND	0	-7	0
. BMS 25 rue de Ponthieu 75008 Paris (SIREN 423749886)	20 995	ND	7,00	3 770	0	ND	ND	ND	ND	ND
. Autres				402	49					

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



### Note 5.19 - Groupements d'intérêt économique

Situation au 31 Décembre 2010	Quote-part participation RATP aux frais de fonctionnement
- EURAILTEST 1 boulevard St Martin 75003 Paris (SIREN 421 526 468)	10 %
- COMUTITRES 185, rue de Bercy 75012 Paris (SIREN 433 136 066)	33,33 %
- EMIF (sans activité) 54, quai de la rapée 75012 Paris (SIREN 438 281 461)	50 %
- SECTRANS En cours de liquidation	
- QUAÏ 54 En cours de liquidation	
- TOTHEME 54 En cours de liquidation	

### Note 5.20 - Engagements financiers au 31 décembre 2010

	31/12/2010	31/12/2009
<b>Engagements donnés</b>		
<b>1 - Filiales et participations :</b>		
. Caution au profit de Logis-Transport	1 387	1 157
. Caution au profit de SEDP	0	145
. Contre garanti au profit de RATP Développement	2 000	2 000
<b>2 - Associations</b>		
. Caution au profit de l'IAPR	140	140
. Caution au profit des Compagnons du Voyage	600	600
<b>3 - Avantages au personnel</b>		
- Prêt au Personnel : caution au profit de la SBE	10 825	12 468
- Personnel : cautions «Constructions individuelles»	295 613	292 252
- Indemnités de départ à la retraite	195 752	181 114
- Indemnités de décès des actifs	14 722	12 974
- Allocations décès des retraités	29 535	26 534
- Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités et ayant droit	160 711	136 787
- Taux garanti du Plan épargne entreprise des retraités	35 750	37 823
- Cessation anticipée d'activité	4 824	9 658
<b>4 - Opérations financières</b>		
- Cross currency swap adossés à la dette obligataire (a)	947 843	947 843
- Opérations d'échange de taux à moyen et long terme (a)	614 427	365 624
- Opérations d'échange de taux adossées aux billets de trésorerie	314 430	399 541
- FRA	0	0
- Vente Cap	2 619	0
- Vente Floor	50 000	148 000
- Ventes de swaptions	150 000	50 000
- Opérations de <i>Leasehold</i> : sous-locations de trains	958 554	1 030 490
- Divers engagements donnés	1 000	1 000
<b>TOTAL</b>	<b>3 790 732</b>	<b>3 656 150</b>
<b>Engagements reçus</b>		
- Cross currency swap adossé à la dette obligataire (a)	947 843	947 843
- Opérations d'échange de taux à moyen et long terme (a)	614 427	365 624
- Opérations d'échange de taux adossées aux billets de trésorerie	314 430	399 541
- Achat Cap	100 619	148 000
- Achat Floor	0	0
- FRA	0	0
- Achat de swaption	50 000	0
- Options de rachat sur obligation	50 000	50 000
- Lettres de crédit bancaires		0
- Cautions bancaires	175 432	154 509
<b>TOTAL</b>	<b>2 252 751</b>	<b>2 065 517</b>

(a) La RATP a choisi de traiter les swaps comme des opérations classiques de prêt et d'emprunt. La décomposition des engagements de swaps par maturité est la suivante :

	< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans	Total
SWAPS DE TAUX D'INTERETS (adossés dette obligataire et billets de trésorerie)	314 430	48 000	566 427	928 857

(b) Une lettre de crédit bancaire d'un montant de 122 M€ maximum (99 M€ au 31/12/2010) garantit une partie de nos obligations de paiement aux TRUSTS.

#### Compléments d'informations relatifs aux engagements sociaux :

Le taux d'actualisation retenu pour les avantages au personnel postérieurs à l'emploi est de 4 % au 31 décembre 2010. Le taux utilisé au 31 décembre 2009 était de 4,75 %.



## 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 2010 (en Milliers d'euros)

L'incidence sur le résultat au 31 décembre 2010 est de 2 245 k€ :

	Date de signature des contrats						TOTAL	Rappel 2009
	1997	1998	1999	2000	2001	2002		
Produits de location principale (1)	21 905	18 044		3 484		21 234	64 667	1 154 499
Intérêts sur les sous-loyers versés (2)	9 039	7 995		2 340		14 463	33 837	62 947
Reprise sur provision (3)	170 272	0		2 833			173 106	2 040 794
Intérêts prépayés	3 101	1 858				2 911	7 869	8 431
Charges de sous-location (4)	14 766	8 639		8 132		11 017	42 555	80 630
Autres produits <i>lease</i>			190				190	28 374
<i>Early Buyout Option</i>	170 273						170 273	2 928 366
Frais	46	26	5		8	613	698	15 992
Loyers perçus en trop							0	0
Provision pour coût final de résiliation (3)	18 662	18 673				26 445	63 781	195 124
Écart de change							0	0
Intérêts d'emprunts				118			118	113
<b>RÉSULTAT NET</b>	<b>570</b>	<b>558</b>	<b>184</b>	<b>407</b>	<b>-8</b>	<b>533</b>	<b>2 245</b>	<b>74 821</b>

(1) Lors de la signature des contrats, la totalité des loyers principaux est encaissée. Chaque année, la part de loyer afférente à l'exercice est enregistrée dans le résultat en contrepartie du compte de produits constatés par avance.

(2) Intérêts perçus ou à percevoir sur les sous-loyers versés aux institutions financières (dépôts).

(3) Étalement de la constitution de l'indemnité de résiliation et des loyers excédentaires de façon à étaler linéairement le résultat des contrats sur leur durée.

(4) Sous-loyers payés ou à payer par les institutions financières.

L'ensemble des charges de sous locations, produits de location principale et des intérêts est enregistré en charges et produits exceptionnels. De même, la provision pour coût final de résiliation est comptabilisée en charges exceptionnelles.

### II - Opérations de *lease* suédois

#### Impacts sur la trésorerie (en Milliers d'euros)

Contrats	2002	2003	2004
<i>Swedish lease</i> tranche 1 réalisée en 2002	620	-	
<i>Swedish lease</i> tranche 1 réalisée en 2004			118
<i>Swedish lease</i> tranche 2 réalisée en 2004			1 444
Profits nets RATP	620	-	1 562

#### Impact sur le résultat 2010

	déc-10	déc-09
- Étalement de la NPV	125	125
- Frais	19	-

## Note 5-21 b - Engagements de crédit-bail au 31 décembre 2010

### En Milliers d'euros

Deux contrats de crédit-bail immobilier sont contractés sur la base de taux variables. Ils ont fait l'objet d'une opération de couverture à taux fixe. Les chiffres présentés tiennent compte de cette couverture.

Contrat	Valeur globale	Durée	Valeur résiduelle
Cour de Vincennes	5 336	15	0
Philidor Maraichers	25 308	25	2 373
Terrain Voltaire	5 034	12	0
Bâtiment Voltaire	8 566	12	0

Postes du bilan	Coût d'entrée	Dotations aux amortissements		Valeur nette
		De l'exercice (1)	Cumulées (1)	
		Terrains	5 034	
Constructions	39 210	1 843	12 980	26 230
Installations, matériel et outillage				
Autres immobilisations corporelles	90	18	47	44
Immobilisations en cours				
<b>TOTAL</b>	<b>44 334</b>	<b>1 861</b>	<b>13 026</b>	<b>31 308</b>

(1) Dotations de l'exercice et dotations cumulées qui auraient été enregistrées pour ces biens s'ils avaient été acquis par la RATP.

Postes du bilan	Engagements de crédit-bail					Prix d'achat résiduel
	Redevances payées		Redevances restant à payer			
	De l'exercice	Cumulées	Jusqu'à 1 an	+ 1 an à 5 ans	+ 5 ans	
Terrains	518	1 037	518	2 062	2 559	0
Constructions	3 336	21 125	3 345	13 465	30 177	2 373
Installations, matériel et outillage						
Autres immobilisations corporelles	20	49	20	30	0	9
Immobilisations en cours						
<b>TOTAL</b>	<b>3 874</b>	<b>22 212</b>	<b>3 882</b>	<b>15 557</b>	<b>32 736</b>	<b>2 382</b>





### 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