



# Comptes semestriels 2010

Rapport de gestion  
Comptes consolidés



**Sommaire**

Rapport de gestion au 30 juin 2010 .....	<b>5</b>
Comptes consolidés semestriels résumés du groupe RATP au 30 juin 2010 ...	<b>10</b>
Rapport des commissaires aux comptes .....	<b>30</b>
Attestation des personnes assumant la responsabilité du rapport financier semestriel .....	<b>31</b>

# Rapport de gestion au 30 juin 2010

Principales évolutions du 1 <sup>er</sup> semestre 2010.....	6
Résultats consolidés au 30 juin 2010 .....	7



## 1. LES PRINCIPALES ÉVOLUTIONS DU 1<sup>ER</sup> SEMESTRE 2010

### 1.1 - Pour le transport

#### En France

Une actualité importante avec le STIF :

- la finalisation de nouveaux contrats pour les sociétés STIVO et SQYBUS/Perrier et le début des négociations avec l'ensemble des autres sociétés affiliées à Optile, l'objectif du Syndicat des transports de l'Île-de-France étant de faire basculer tous les réseaux dans les contrats dits de type II au plus tard au 1<sup>er</sup> janvier 2011, ces contrats s'achevant au 31 décembre 2016.
- le dépôt d'offre pour l'exploitation de deux services Mobilien.

La réponse à la consultation menée par la Ville de Paris pour le projet Autolib.

La mise en œuvre du nouveau contrat à la Roche-sur-Yon.

Les réponses perdues aux appels d'offre sur les réseaux urbains d'Antibes et d'Arras ainsi que la préparation des dossiers défensifs sur Flexcity (Yvelines, Val-de-Marne) et Jacquemard.

Le démarrage de la nouvelle filiale de services d'aide à la mobilité Ixxi.

#### À l'international

Un premier semestre lourd d'enjeux pour le savoir-faire technique du groupe avec la mise en service réussie de 3 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 :

- 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).

- Gain de l'exploitation d'un ensemble de lignes d'autobus à Macao avec une mise en service repoussée en raison d'un recours d'un concurrent.

La poursuite des discussions avec le client :

- à Dubaï, dans le cadre d'une mise en service probablement retardée du tramway Al Safouh.

- à Trinidad, avec la remise d'un dossier complet de chiffrage pour le projet de ligne de réseau rapide de l'île, le résultat des élections nationales conduisant cependant à sa remise en cause.

Du point de vue commercial, la signature de l'accord de partenariat stratégique avec SAPTCO pour la région du golfe sur des projets ferroviaires ainsi que la réponse à l'appel d'offre de développement, construction, exploitation et maintenance du tramway du centre historique de Mexico, qui a été ajourné par les autorités publiques locales.

### 1.2 - Pour Transdev

S'agissant de Transdev, l'accord de début mai matérialisant la sortie de la RATP du capital de Transdev sur la base des comptes arrêtés au 31 décembre 2009 en contrepartie d'actifs reçus des deux groupes destinés à fusionner : Véolia Transport et Transdev.

Ces opérations sont soumises à des conditions suspensives, telles que les accords des autorités en charge de la concurrence, ou les agréments des autorités organisatrices clientes des contrats transférés au groupe RATP.

Les conditions suspensives levées dans leur ensemble, la RATP apportera à son tour les actifs à RATP Développement par augmentation de capital. Le Groupe RATP pourrait alors consolider une vingtaine d'entités réalisant un chiffre d'affaires pro forma 2010 de l'ordre de 330 M€ 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.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010, la RATP ne consolide plus les résultats de Transdev. Au 30 juin, la RATP ne peut donc pas en outre constater la plus-value de cession et a fortiori une quelconque contribution des entités à recevoir.

### 1.3 - Pour l'ingénierie

- Pour Xelis l'obtention de nouveaux contrats avec RFF portant sur le prolongement de la ligne E du RER vers Nanterre et sur des travaux de voies à Rueil-Malmaison.

- dans la foulée de ses succès en 2009 pour le mandat de maîtrise d'ouvrage de l'amélioration de l'axe Brest - Quimper et pour la maîtrise d'oeuvre de la première ligne du tramway de Tours, la réponse en groupement notamment avec Systra pour la ligne B du métro de Rennes et les lignes 2 et 3 du tramway de Nice ; ce dernier marché ayant été attribué à un groupement concurrent.

- Pour Systra, une nouvelle hausse sensible de l'activité portée encore par Systra SA, ses filiales restant pénalisées par l'environnement dégradé de leurs marchés traditionnels ; l'ensemble cible malgré tout une nouvelle hausse de son activité comprise entre 5 et 10% après avoir augmenté de 50% entre 2005 et 2009.

### 1.4 - 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. LES RÉSULTATS CONSOLIDÉS AU 30 JUIN 2010

Les résultats consolidés sont appréhendés à travers quatre indicateurs financiers principaux :

- le chiffre d'affaires, en progression de 4,2% par rapport au 30 juin 2009,
- le résultat net part du groupe, d'un montant de 109,8 M€, en hausse de 2,9 M€ par rapport au 30 juin 2009,
- les capitaux propres, en progression de plus de 68 M€ par rapport à fin 2009,
- et l'endettement net, en hausse de 362 M€ par rapport à fin 2009.

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

**Nota :** les éléments chiffrés présentés ci-après, pour la RATP et ses filiales, intègrent les retraitements de consolidation opérés sur les comptes sociaux.

### 2.1 - Chiffre d'affaires consolidé

(en millions d'euros)	Chiffre d'affaires consolidé				Variation en %
	30 juin 2009		30 juin 2010		
	Montant	part en %	Montant	part en %	
<b>Transport</b>	<b>2 164,7</b>	<b>97</b>	<b>2 252,2</b>	<b>96</b>	<b>4,0</b>
- RATP (a)	2 081,7	93	2 134,0	91	2,5
- RATP Développement, Alexa/LFI et IXXI	83,0	4	118,2	5	42,4
<b>Ingénierie (Systra et Xelis)</b>	<b>59,6</b>	<b>3</b>	<b>65,8</b>	<b>3</b>	<b>10,4</b>
<b>Valorisation des espaces</b>	<b>19,1</b>	<b>1</b>	<b>19,4</b>	<b>1</b>	<b>1,8</b>
- Promo Métro	9,2	0	9,5	0	3,4
- Télécommunications	9,5	0	9,4	0	-1,4
- Immobilier	0,4	0	0,6	0	40,0
<b>ENSEMBLE (b)</b>	<b>2 243,4</b>	<b>100</b>	<b>2 337,4</b>	<b>100,0</b>	<b>4,2</b>
<b>CONTRIBUTION DES FILIALES (b - a)=(c)</b>	<b>161,7</b>	<b>7,2</b>	<b>203,4</b>	<b>8,7</b>	<b>25,8</b>

La contribution de la RATP s'établit en hausse de 2,5% qui traduit principalement l'actualisation de la rémunération versée par le STIF, l'évolution contractuelle de la couverture des charges de capital. L'effet report de l'accroissement de l'offre est marginal.

La contribution des filiales augmente beaucoup plus vite, soit 26% entre juin 2009 et juin 2010, du fait notamment de :

- la montée en régime des contrats étrangers dans le transport : préparation de la mise en service en Afrique du Sud, mise en service du tramway à Florence en Italie ;

- 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) ;

- le changement de méthode de consolidation de Modène ;

- la progression record, à nouveau observée sur le 1<sup>er</sup> semestre 2010, du chiffre d'affaires de Systra, l'évolution favorable observée pour Systra SA (avec de nouveaux contrats décrochés en Arabie Saoudite) 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% à près de 9%.

## 2.2 - Résultat net consolidé

Le résultat net consolidé au 30 juin 2010 du groupe RATP s'analyse comme suit, par référence aux résultats sociaux à fin juin de la RATP et de ses filiales :

(en millions d'euros)	30 juin 2009	30 juin 2010
<b>Résultat net social RATP</b>	<b>98,0</b>	<b>105,3</b>
Élimination des dividendes des filiales de 1 <sup>er</sup> rang	-3,2	-2,1
Autres retraitements	-0,3	-0,2
Impact IAS 19 et IAS 39	4,1	-1,2
	<b>98,7</b>	<b>101,8</b>
<b>Résultat net social des filiales et sous filiales</b>	<b>11,3</b>	<b>15,7</b>
Quote-part des résultats des sociétés mises en équivalence	6,2	2,5
Élimination des dividendes des sous filiales	-9,2	-6,7
Autres retraitements	1,0	-0,1
	<b>9,4</b>	<b>11,4</b>
<b>RÉSULTAT NET CONSOLIDÉ</b>	<b>108,0</b>	<b>113,2</b>
Retrait de la part des minoritaires	1,2	3,3
<b>RÉSULTAT NET PART GROUPE</b>	<b>106,9</b>	<b>109,8</b>

Le résultat net part groupe au 30 juin 2010, se compare ainsi à fin juin 2009 :

(en millions d'euros)	30 juin 2009	30 juin 2010	Variation
<b>Transport</b>	<b>104,0</b>	<b>102,4</b>	<b>-1,5</b>
- RATP (a)	98,7	101,8	3,1
- RATP Développement, Alexa/LFI et Ixxi	0,4	0,6	0,3
- Transdev	4,9	0,0	-4,9
<b>Ingénierie (Systra et Xelis)</b>	<b>1,3</b>	<b>6,2</b>	<b>4,9</b>
<b>Valorisation des espaces</b>	<b>1,6</b>	<b>1,3</b>	<b>-0,3</b>
- Promo Métro	0,0	0,0	0,0
- Télécommunications	1,5	1,2	-0,3
- Immobilier	0,1	0,0	-0,1
<b>ENSEMBLE (b)</b>	<b>106,9</b>	<b>109,8</b>	<b>2,9</b>
<b>CONTRIBUTION DES FILIALES (b - a)</b>	<b>8,1</b>	<b>8,0</b>	<b>-0,1</b>

Le résultat consolidé part du groupe progresse de près de 3 M€. La contribution de la RATP est en hausse de 3 M€. Elle bénéficie comme en 2009 d'un élément non récurrent favorable d'un montant comparable : dénouement de certaines opérations de leasehold pour 46 M€ en 2009, reprise de provision pour contrôle fiscal de 42 M€ en 2010, retraité de ces éléments, la progression est réhaussée à 7 M€.

La contribution des filiales passe de 8,1 M€ à 8 M€, soit -0,1 M€. Cette quasi stagnation tient à l'application des normes comptables dans le traitement de la sortie de la RATP dans Transdev.

Les opérations de débouclage ont en effet figé les valeurs de transaction à la date du 31 décembre 2009. La RATP ne détient pas de droits sur les résultats 2010 de Transdev et n'enregistre donc plus de contribution au titre de Transdev.

Or à fin juin 2010, les conditions suspensives à la matérialisation des accords de sortie n'étant pas levées, la RATP ne peut pas encore enregistrer les impacts positifs de l'opération, en premier lieu la plus value de cession dégagée sur Transdev et a fortiori la part de résultat apportée par les différentes entités reçues de Véolia et de Transdev en échange.

Le pôle transport, hors Transdev, est stable malgré le démarrage déficitaire comme prévu de la filiale Ixxi (-0,5 M€) et un environnement moins favorable (progression du gazole, absence de régularisation rétroactive favorable de contrats d'exploitation en France).

On note en fait une progression assez générale des résultats des sociétés d'exploitation en France pour l'ensemble RATP Développement, avec en faits principaux une contribution positive à fin juin du partenariat avec Véolia pour l'Asie, le bon dénouement de la pré exploitation de l'Afrique du Sud, le résultat équilibré obtenu sur Modène, et la disparition des pertes sur Trans Régio (les résultats n'étant plus consolidés dans le cadre des opérations de débouclage des sociétés communes, concomitante à la sortie de Transdev).

L'augmentation du pôle Ingénierie est très significative (+4,9 M€, dont +4,6 M€ pour le groupe Systra et 0,3 M€ pour XELIS). Systra SA enregistre encore une bonne profitabilité sur ses contrats qui compensent les difficultés des filiales et surtout bénéficie de gains de change significatifs sur le dollar. Ces gains à fin juin ne sont pas acquis par définition. À ce stade on peut considérer qu'il s'agit d'un point haut. Les filiales Télécom avaient constaté à fin juin 2009 des produits non récurrents ce qui explique la baisse constatée sur 2010.

## 2.3 - Capitaux propres consolidés

L'évolution des capitaux propres consolidés entre fin 2009 et le 30 juin 2010 s'analyse comme suit :

(en millions d'euros)	31 décembre 2009	30 juin 2010	Variation
<b>RATP (a)</b>	<b>2 223,5</b>	<b>2 277,9</b>	<b>54,4</b>
<b>Apport des filiales de Transport</b>			
- RATP Développement, Alexa/LFI et IXXI	-16,8	-8,5	8,3
- Transdev	8,5	8,4	-0,1
	<b>2 215,2</b>	<b>2 277,8</b>	<b>62,6</b>
<b>Apport des filiales d'Ingénierie</b>	13,3	20,0	6,7
<b>Apport des filiales de valorisation des espaces</b>			
- Promo Métro	1,4	0,9	-0,5
- Télécommunications	17,8	17,4	-0,4
- Immobilier	2,3	2,3	0,0
	<b>21,5</b>	<b>20,7</b>	<b>-0,8</b>
<b>ENSEMBLE (b)</b>	<b>2 250,0</b>	<b>2 318,5</b>	<b>68,5</b>
<b>CONTRIBUTION DES FILIALES (b - a)</b>	<b>26,5</b>	<b>40,6</b>	<b>14,1</b>

Globalement le montant total des capitaux propres consolidés passe de 2 250 M€ à 2 318 M€, soit une augmentation de 68 M€ dont plus de 54 M€ pour la RATP de 14 M€ pour les filiales.

En ce qui concerne les filiales, on relève notamment à fin juin 2010 :  
- un apport négatif des filiales de transport (hors Transdev) correspondant aux investissements effectués par RATP Développement, diminué de moitié cependant compte tenu d'un effet de conversion de 6,8 M€ sur les entités asiatiques principalement ;

- un apport inchangé de Transdev, compte tenu de l'accord de sortie ;

- un apport en progression de 50 % de l'ingénierie, qui s'ajoute aux dividendes perçus depuis 2006 ;

- un apport encore substantiel des filiales de valorisation ; la baisse constatée à fin juin est consécutive à la distribution des dividendes alors que le résultat enregistré ne porte que sur 6 mois.

## 2.4 - L'endettement net consolidé

L'évolution de l'endettement net consolidé entre le 30 juin 2009 (ou fin 2009) et le 30 juin 2010 se présente comme suit :

(en millions d'euros)	30 juin 2009	31 décembre 2009	30 juin 2010	Variation	
				juin 2010 juin 2009	juin 2010 décembre 2009
<b>Endettement net RATP yc Crédit-bail</b>	<b>4 600,6</b>	<b>4 816,3</b>	<b>5 174,9</b>	<b>574,3</b>	<b>358,6</b>
- Endettement net social RATP	4 588,7	4 821,6	5 180,9	592,2	359,3
- Crédit-bail RATP et autres retraitements IFRS	40,0	39,0	38,0	-2,0	-1,0
- Impact IAS 39	-28,1	-44,3	-44,0	-15,9	0,3
<b>Endettement net autres sociétés Transports</b>	<b>0,0</b>	<b>7,2</b>	<b>5,1</b>	<b>5,1</b>	<b>-2,1</b>
<b>Endettement net Transports</b>	<b>4 600,6</b>	<b>4 823,5</b>	<b>5 180,0</b>	<b>579,4</b>	<b>356,5</b>
<b>Endettement net Ingénierie</b>	<b>-3,0</b>	<b>-8,6</b>	<b>-6,6</b>	<b>-3,6</b>	<b>2,0</b>
<b>Endettement net Valorisation des espaces</b>	<b>-15,8</b>	<b>-19,6</b>	<b>-16,2</b>	<b>-0,4</b>	<b>3,4</b>
<b>ENDETTEMENT NET CONSOLIDÉ</b>	<b>4 581,8</b>	<b>4 795,3</b>	<b>5 157,2</b>	<b>575,4</b>	<b>361,9</b>
<b>ENDETTEMENT NET TOTAL DES FILIALES</b>	<b>-18,8</b>	<b>-21,0</b>	<b>-17,7</b>	<b>1,1</b>	<b>3,3</b>

La hausse de l'endettement net consolidé au 30 juin 2010 provient essentiellement de la RATP et de ses conditions de financement des investissements.

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

On note à cet égard la stabilité des sociétés de valorisation (de juin à juin) et le maintien de la trésorerie excédentaire de l'ingénierie malgré un besoin en fonds de roulement important chez Systra.

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

Hors ce retraitement, les filiales transport contribuent également à un désendettement du groupe, compte tenu de la sortie de Trans Régio.

# Comptes consolidés

## semestriels résumés du groupe RATP (normes IFRS) au 30 juin 2010

Compte de résultat consolidé .....	11
Bilan consolidé .....	12
Tableau des flux de trésorerie consolidés .....	14
Tableau de variation des capitaux propres consolidés .....	15
Notes annexes .....	16

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

## Compte de résultat consolidé

au 30 juin 2010

Les états financiers sont présentés en milliers d'euros

### 1. Compte de résultat

	Notes	au 30 juin 2010	au 30 juin 2009
Chiffre d'affaires	Note 4.1	2 337 398	2 243 397
Autres produits des activités ordinaires		23 055	23 883
<b>Produits des activités ordinaires</b>		<b>2 360 453</b>	<b>2 267 280</b>
Achats consommés		-128 125	-115 986
Autres achats et charges externes		-341 487	-330 896
Impôts, taxes et versements assimilés		-114 494	-120 446
Charges de personnel	Note 4.2	-1 325 251	-1 265 964
Dotations aux amortissements		-261 526	-265 501
Dotations et reprises aux provisions		52 169	-8 837
Autres charges d'exploitation	Note 4.3	-7 696	-1 641
<b>Résultat opérationnel courant</b>		<b>234 043</b>	<b>158 009</b>
Autres produits opérationnels	Note 4.4	641	6 145
Autres charges opérationnels	Note 4.4	-12 251	-3 758
<b>Résultat opérationnel</b>		<b>222 433</b>	<b>160 396</b>
Produits financiers	Note 4.5	6 780	51 392
Charges financières	Note 4.5	-114 319	-106 346
<b>Résultat avant impôts</b>		<b>114 894</b>	<b>105 442</b>
Quote part dans le résultat des entreprises associées	Note 4.8	1 959	4 834
Impôts sur le résultat		-3 878	-2 291
<b>RÉSULTAT NET DE L'ENSEMBLE CONSOLIDÉ</b>		<b>112 975</b>	<b>107 985</b>
dont résultat net - part du groupe		109 812	106 885
dont résultat - part des minoritaires		3 163	1 100

### 2. État du résultat global

	au 30 juin 2010	au 30 juin 2009
<b>Résultat net de la période</b>	<b>112 975</b>	<b>107 985</b>
Écarts actuariels net d'impôts	-31 058	-120
Couverture de flux de trésorerie net d'impôts	-18 477	-6 373
Écarts de conversion net d'impôts	7 128	336
<b>Quote part autres éléments du résultat global des mises en équivalence net impôts</b>	<b>73</b>	<b>2 029</b>
<b>Produits et Charges comptabilisés en autres éléments du résultat global</b>	<b>-42 334</b>	<b>-4 128</b>
<b>RÉSULTAT GLOBAL TOTAL</b>	<b>70 641</b>	<b>103 857</b>
<b>Dont :</b>		
<b>part du groupe</b>	<b>66 530</b>	<b>102 632</b>
<b>part des minoritaires</b>	<b>4 111</b>	<b>1 225</b>

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

# Bilan consolidé

au 30 juin 2010

ACTIF	Notes	au 30 juin 2010	au 31 décembre 2009
Goodwill		65 067	61 912
Immobilisations incorporelles	Note 4.6	241 576	248 856
Immobilisations corporelles	Note 4.7	8 042 706	7 883 687
Participations dans les entreprises associées	Note 4.8	46 885	40 059
Actifs financiers disponibles à la vente		8 473	8 417
Instruments financiers dérivés	Note 4.15	194 036	77 020
Autres actifs financiers	Note 4.8	582 852	500 481
Impôts différés actifs		2 528	2 076
<b>ACTIF NON COURANT</b>		<b>9 184 123</b>	<b>8 822 508</b>
Stocks et en-cours		164 053	160 614
Clients et autres débiteurs	Note 4.9	803 463	533 191
Créances d'impôt sur le résultat		1 244	1 965
Instruments financiers dérivés	Note 4.15	22 227	13 263
Autres actifs financiers courants		2 477	6 340
Trésorerie et équivalents de trésorerie	Note 4.10	871 831	581 627
Actifs détenus en vue de la vente	Note 1	146 124	144 308
<b>ACTIF COURANT</b>		<b>2 011 419</b>	<b>1 441 308</b>
<b>TOTAL DE L'ACTIF</b>		<b>11 195 542</b>	<b>10 263 816</b>

PASSIF ET CAPITAUX PROPRES	Notes	au 30 juin 2010	au 31 décembre 2009
Dotation en capital		283 367	283 367
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition		250 700	250 700
Réserves		1 674 681	1 533 126
Résultat de la période		109 812	182 810
<b>CAPITAUX PROPRES-PART DU GROUPE</b>		<b>2 318 560</b>	<b>2 250 003</b>
Intérêts minoritaires		27 304	23 572
<b>CAPITAUX PROPRES</b>		<b>2 345 864</b>	<b>2 273 575</b>
Provisions pour avantages aux salariés	Note 4.11	518 897	490 097
Autres provisions	Note 4.12	82 713	139 849
Dettes financières	Note 4.13	4 254 596	4 535 813
Instruments financiers dérivés	Note 4.15	30 399	6 016
Impôts différés passif		7 393	7 284
Autres créditeurs		19 556	26 893
<b>PASSIF NON COURANT</b>		<b>4 913 554</b>	<b>5 205 952</b>
Autres provisions	Note 4.12	78 452	73 093
Dettes financières - Courant	Note 4.13	2 651 153	1 467 206
Instruments financiers dérivés	Note 4.15	25 488	15 320
Fournisseurs et autres créditeurs	Note 4.14	1 177 978	1 226 499
Dettes d'impôt sur le résultat		3 053	2 171
<b>PASSIF COURANT</b>		<b>3 936 124</b>	<b>2 784 289</b>
<b>TOTAL DU PASSIF ET DES CAPITAUX PROPRES</b>		<b>11 195 542</b>	<b>10 263 816</b>

## Tableau des flux de trésorerie consolidés

au 30 juin 2010

	Notes	au 30 juin 2010	au 30 juin 2009
<b>RÉSULTAT NET TOTAL CONSOLIDÉ</b>		<b>112 975</b>	<b>107 985</b>
Élimination du résultat des mises en équivalence		-1 959	-4 835
Élimination des amortissements et provisions		217 030	269 599
Élimination des profits/pertes de réévaluation (juste valeur)		-1 672	14 456
Élimination des résultats de cession et des pertes et profits de dilution		10 784	3 377
Élimination des produits de dividendes		-30	1
Élimination impact actualisation		1 924	-18 282
Élimination impact fermeture contrat de lease		0	-32 185
<b>Capacité d'autofinancement après coût de l'endettement et impôts</b>		<b>339 054</b>	<b>340 115</b>
Élimination de la charge (produit) d'impôt		3 878	2 291
Incidence de la variation du BFR	Note 4.14	-126 523	45 775
Impôts payés		-2 326	-3 103
<b>Flux de trésorerie liés à l'activité</b>		<b>214 082</b>	<b>385 078</b>
Incidence des variations de périmètre		183	-201
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles		-564 440	-431 919
Acquisition d'actifs financiers		-387	-5 475
Variation des prêts et avances consentis		-2 354	-160 776
Variation du BFR sur investissements		-203 172	81 458
Subventions d'investissement reçues		121 798	-23 997
Subventions d'investissement à recevoir		-1 249	349
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		50	176
Dividendes reçus		-585	-29
Autres flux liés aux opérations d'investissement		-42	-71
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>		<b>-650 199</b>	<b>-540 485</b>
Émission d'emprunts		107 788	46 879
Émission de billets de trésorerie		1 253 044	651 062
Remboursement d'emprunts		-38 462	-5 803
Remboursement de billets de trésorerie		-655 102	-329 936
Variation des intérêts courus non échus		40 522	37 468
Dividendes payés aux minoritaires		615	0
Autres flux liés aux opérations de financement		-376	-785
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>		<b>708 029</b>	<b>398 885</b>
Incidence de la variation des taux de change		2 396	971
<b>Variation de la trésorerie</b>		<b>274 308</b>	<b>244 449</b>
Trésorerie d'ouverture		515 608	205 566
Trésorerie de clôture	Note 4.10	789 916	450 015
<b>Variation de la trésorerie</b>		<b>274 308</b>	<b>244 449</b>

## Tableau de variation des capitaux propres consolidés

au 30 juin 2010

	Capital	Contreva- leur des immo- bilisations mise à disposition	Écarts de conver- sion	Écarts actuariels	Juste valeur	Couver- ture de flux de trésorerie	Autres réserves	Résultat net de l'exercice	Capitaux propres part du groupe	Intérêts minori- taires	Total capitaux propres
<b>Capitaux propres au 1<sup>er</sup> janvier 2009</b>	283 367	250 701	-7 072	5 456	247	-34 274	1 432 118	141 347	2 071 890	16 980	2 088 866
Affectation du résultat							141 347	-141 347	0	0	0
<b>Résultat net de l'exercice</b>								106 885	106 885	1 100	107 985
Autres éléments du résultat global			-195	-3 192		-741			-4 128	125	-4 003
<b>Résultat global total</b>									102 757		103 982
Part des tiers dans les augmentations de capital des filiales et variations de périmètre									0	2 567	2 567
Part des tiers dans les distributions de dividendes des filiales									0	-559	-559
Autres variations							1 508		1 508	-1 648	-140
<b>Capitaux propres au 30 juin 2009</b>	283 367	250 701	-7 267	2 264	247	-35 015	1 574 973	106 885	2 176 154	18 566	2 194 720

	Capital	Contreva- leur des immo- bilisations mise à disposition	Écarts de conver- sion	Écarts actuariels	Juste valeur	Couver- ture de flux de trésorerie	Autres réserves	Résultat net de l'exercice	Capitaux propres part du groupe	Intérêts minori- taires	Total capitaux propres
<b>Capitaux propres au 1<sup>er</sup> janvier 2010</b>	283 367	250 701	-9 356	2 611	-871	-32 872	1 573 614	182 810	2 250 003	23 572	2 273 575
Affectation du résultat							182 810	-182 810	0	0	0
<b>Résultat net de l'exercice</b>								109 812	109 812	3 163	112 975
Autres éléments du résultat global			6 252	-31 058		-18 477			-43 282	948	-42 334
<b>Résultat global total</b>									66 530	4 111	70 641
Part des tiers dans les augmentations de capital des filiales et variations de périmètre									0	387	387
Part des tiers dans les distributions de dividendes des filiales									0	-784	-784
Autres variations							2 028		2 028	16	2 044
<b>Capitaux propres au 30 juin 2010</b>	283 367	250 701	-3 104	-28 447	-871	-51 349	1 758 452	109 812	2 318 560	27 304	2 345 862

# Notes annexes

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

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

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

La RATP a notamment pour objet l'exploitation de service public de transport en Île-de-France. La RATP est ainsi chargée de l'exploitation du métro et d'autres transports urbains de Paris et de sa proche banlieue : autobus, tramway et une partie des lignes A et B du RER.

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

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

Les comptes consolidés du Groupe au 30 juin 2010 ont été arrêtés par le Conseil d'administration du 31 août 2010.

## 1. ÉVÉNEMENTS ET TRANSACTIONS SIGNIFICATIFS SURVENUS AU COURS DU PREMIER SEMESTRE 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. Il définit la manière dont les autorités compétentes peuvent intervenir dans le domaine des transports publics en précisant les conditions à respecter pour, d'une part, confier le service à une entreprise et, d'autre part, octroyer des compensations de service public en contrepartie des coûts supportés ; il limite par ailleurs dans le temps la durée des droits d'exploitation de lignes confiés aux opérateurs de transport public.

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

- 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

- 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 ;

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

Des décrets d'application prévus par la loi ORTF doivent préciser la liste des biens transférés et le montant des indemnités.

Dans l'attente de ces décrets et de l'adaptation du cadre contractuel de la RATP, devant également préciser 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, les comptes arrêtés au 30 juin 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.

Suite à la limitation dans le temps des droits d'exploitation, la RATP entre 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.

### Développement Groupe RATP

#### Participation dans Transdev

La RATP, actionnaire à 25,6% de Transdev, a conclu le mardi 4 mai un accord avec Véolia Environnement et la Caisse des dépôts pour sortir du capital de cette société en échange d'actifs français et internationaux appartenant actuellement à Transdev et à Véolia Transport. Cette opération n'a pas été traduite dans les comptes du 30 juin 2010 en raison des conditions suspensives exogènes (l'accord des autorités de la concurrence notamment).

Selon IFRS 5, depuis le 31 décembre 2009, la valeur comptable de Transdev est présenté séparément au bilan en actifs détenus en vue de la vente.

### Contrôle fiscal

Le contrôle fiscal portant sur les exercices 2004 à 2006, démarré fin 2007, s'est terminé courant 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 vérificateur.

Les conséquences du contrôle fiscal sur les années 2007 à 2010 en terme 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.

### IFER (Imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux)

En tant que propriétaire du matériel roulant depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010 et en l'absence de la parution avant le 1<sup>er</sup> août, date de référence du propriétaire payeur pour l'IFER, des décrets d'application prévus par la loi ORTF qui doivent notamment préciser si la RATP doit assumer ou non les charges fiscales du propriétaire pour les biens de retour, l'IFER 2010 devrait être payée par le STIF directement. Par conséquent, les comptes sont présentés sans charge à payer d'IFER et sans produit à recevoir du STIF en contrepartie.

### 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.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010, les factures adressées au STIF sont encaissées pour leur montant hors taxes, le STIF contestant le fait de soumettre à TVA les différentes contributions prévues au contrat.

Suite à la baisse significative de TVA collectée déclarée, la Direction des grandes entreprises a diligenté une vérification qui conduit à exiger le paiement de la TVA collectée au titre des montants encaissés du STIF, dans l'attente de la prise de position de la DLF. Cette situation impacte directement la trésorerie de la RATP.

Par conséquent, la RATP envisage d'émettre les prochaines factures STIF hors taxes et de procéder à une régularisation rétroactive depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010. Cette modification de pratique n'a pas été prise en compte dans les comptes semestriels et va impacter le bilan d'environ 46 M€ en moins à l'actif et au passif. La RATP considère que l'issue de ce dossier aura un impact neutre sur les comptes.

### Versement transport pris en charge par le STIF

En application des dispositions de la convention du 3 juillet 1973, le STIF doit rembourser à la RATP une quote-part de son versement transport. Par un courrier en date du 20 avril 2010, le STIF a refusé de régler souhaitant dénoncer la convention de 1973. À ce jour, la RATP considère que cette convention est toujours applicable de plein droit et le cadre légal du remboursement n'a pas été modifié. Par conséquent, la RATP a conservé dans ses comptes sa créance sur le STIF relative au versement transport (environ 13 M€) et ne l'a pas provisionnée.

## 2. PRINCIPALES RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES DU GROUPE

### La saisonnalité de l'activité

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

Structurellement, le résultat du premier semestre est généralement supérieur au résultat du second semestre.

### 2.1 - Préparation des états financiers

En application du règlement européen 1606/2002 du 19 juillet 2002 sur les normes internationales, les états financiers consolidés du groupe RATP sont préparés sur la base des règles de présentation, de reconnaissance et d'évaluation du référentiel IAS/IFRS.

Les comptes consolidés au 30 juin 2010 ont été établis conformément à la norme IAS 34 relative à l'information financière intermédiaire. S'agissant de comptes résumés, ils ne comportent pas l'intégralité des informations à fournir pour l'établissement de comptes consolidés IFRS complets et doivent être lus conjointement avec les comptes consolidés au 31 décembre 2009 établis selon les normes IFRS.

### 2.2 - Les principes comptables

Les principes comptables appliqués pour l'établissement des comptes consolidés résumés au 30 juin 2010 sont identiques à ceux décrits dans la note 2 de l'annexe aux comptes consolidés de l'exercice clos au 31 décembre 2009.

S'agissant des normes, interprétations, amendements suivants dont l'application est obligatoire à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, le Groupe a décidé de les appliquer dès qu'elles sont effectives :

- IFRS 3 révisée « Regroupements d'entreprises » et IAS 27 révisée « États financiers consolidés » (effective pour les transactions dont la date d'acquisition est postérieure au début de l'exercice ouvert à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2009). Ces normes apportent des précisions et des modifications quant au traitement comptable des prises de contrôle de filiales, préconisant comme seule méthode possible l'approche de l'entité économique, une des deux méthodes possibles selon IFRS 3 actuelle. L'application sera effective pour les regroupements opérés en 2010 ;

- 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;
- IFRIC 15, « Contrats pour la construction de biens immobiliers ». Cette interprétation est relative aux contrats de construction de biens immobiliers traités dans la norme IAS 11, contrats de construction et IAS 18, produits des activités ordinaires;
- IFRIC 16 « Couvertures d'un investissement net dans une activité à l'étranger ». Cette interprétation précise, notamment, que la couverture d'un investissement net relative aux écarts de change dans la monnaie fonctionnelle (non dans la monnaie de présentation), ainsi que les instruments de couverture, peuvent être détenus dans n'importe quelle entité d'un groupe;
- IFRIC 18, « Transfert d'actifs par les clients »;
- 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 30 juin 2010, la RATP a décidé de ne pas appliquer cette norme (cf §1 Évolution du cadre réglementaire).

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 1<sup>er</sup> février 2010;
- procédure d'amélioration annuelle des IFRS 2010 (partiellement);
- IFRS 1 Limited exemption from comparative IFRS 7 Disclosures for first-time adopters (adoption par l'UE prévue au 2<sup>e</sup> trimestre 2010), non applicable à RATP;
- IFRIC 19 - Extinction de dettes financières par émission d'actions (26 novembre 2009);
- IAS 24 R;
- IFRIC 14 – Actifs de régimes à prestations définies et obligations de financement minimum Amendement Paiements d'avance d'exigences de financement minimal.

### 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. Les montants qui figureront dans les futurs états financiers du groupe pourraient différer des estimations actuelles.

### 2.4 - Les méthodes d'évaluation spécifiques aux arrêts intermédiaires

#### Les contributions du STIF

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

La contribution C1 se compose de trois éléments :

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

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

Ces contributions sont mensualisées de la façon suivante :

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

#### Bonus / malus qualité de service du STIF

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

Cet élément faisant référence à des objectifs annuels, son estimation définitive ne peut intervenir que pour un exercice complet.

Par conséquent, dans les comptes semestriels, nous retenons 50% d'une estimation annuelle prudente.

#### Intéressement au personnel

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

#### Avantages postérieurs à l'emploi

Tous les avantages ont fait l'objet d'une nouvelle évaluation au 30 juin 2010.

## 3. PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

### 3.1 - Sociétés consolidées

La liste des sociétés intégrées au périmètre de consolidation figure à la note 4.18 de la présente annexe.

### 3.2 - 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%.

##### lxxi

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 30 juin 2010.

##### VTRI et Mumbai 1

En Asie, dans le cadre du partenariat avec Véolia Transport, VTRA a finalisé les 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).

Ces entrées n'ont pas d'impact matériel sur les états financiers au 30 juin 2010.

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

### 4.1 - Chiffres d'affaires

	au 30 juin 2010	au 30 juin 2009
<b>Produits du transport</b>	2 136 343	2 023 767
<b>Produits des activités annexes</b>	45 244	45 906
<b>Recettes hors transport</b>	155 811	173 723
<b>TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>2 337 398</b>	<b>2 243 397</b>

### 4.2 - Charges de personnel

	au 30 juin 2010	au 30 juin 2009
<b>Rémunérations</b>	-901 753	-866 915
<b>Charges sociales</b>	-386 834	-370 729
<b>Autres avantages à long terme</b>	1 734	7 783
<b>Avantages postérieurs à l'emploi</b>	-16 586	-18 823
<b>Participations au personnel</b>	-21 813	-17 281
<b>TOTAL CHARGES DE PERSONNEL</b>	<b>-1 325 251</b>	<b>-1 265 964</b>

### 4.3 - Autres charges d'exploitation

	au 30 juin 2010	au 30 juin 2009
<b>Pertes sur créances clients</b>	-4 097	-1 840
<b>Charges diverses de gestion courante</b>	-3 599	198
<b>TOTAL AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION</b>	<b>-7 696</b>	<b>-1 641</b>

### 4.4 - Autres produits et charges opérationnels

	au 30 juin 2010	au 30 juin 2009
<b>Produits de cession des immobilisations</b>	247	378
<b>Autres produits opérationnels</b>	395	5 768
<b>TOTAL AUTRES PRODUITS OPÉRATIONNELS</b>	<b>641</b>	<b>6 146</b>

	au 30 juin 2010	au 30 juin 2009
<b>Valeur nette comptable des immobilisations</b>	-11 635	-3 758
<b>Autres charges opérationnelles</b>	-615	0
<b>TOTAL AUTRES CHARGES OPÉRATIONNELLES</b>	<b>-12 251</b>	<b>-3 758</b>

Le poste valeur nette comptable des immobilisations comprend pour 5,3 M€ la réforme d'un terrain et pour 3,8 M€ des réformes faisant suite aux opérations Renouveau du Métro.

#### 4.5 - Charges et produits financiers

Coût de l'endettement	au 30 juin 2010	au 30 juin 2009
Charges d'intérêts des opérations de financement	-107 645	-100 176
Variation cout amorti	-1 430	-760
Résultat de change sur emprunts	110 165	-15 103
Part inefficace FVH	-34	-24
Reprise en résultat des opérations de couverture	-1 156	671
Intérêts des dérivés de couverture et de trading	-3 188	-5 253
Juste valeur des opérations de trading	410	2 245
<b>RÉSULTAT NET DE CHANGE SUR DÉRIVÉS</b>	<b>-110 165</b>	<b>15 103</b>
<b>TOTAL COÛT DE L'ENDETTEMENT</b>	<b>-113 043</b>	<b>-103 297</b>

Autres charges et produits financiers	au 30 juin 2010	au 30 juin 2009
Revenus des participations	26	4
Produits sur trésorerie et équivalents de trésorerie	1 888	4 199
Résultat du lease hold	1 201	48 172
Résultat de change liés aux éléments opérationnels	3 665	-983
Autres charges financières	-1 276	-3 049
<b>TOTAL PRODUITS FINANCIERS</b>	<b>6 780</b>	<b>51 392</b>
<b>TOTAL CHARGES FINANCIÈRES</b>	<b>-114 319</b>	<b>-106 346</b>
Résultat financier	-107 539	-54 954

#### 4.6 - Immobilisations incorporelles

Valeurs brutes	au 31 décembre 2009	Acquisitions	Mises au rebus, cessions	Reclassements	Variation de périmètre	au 30 juin 2010
Droit au bail	2 638	0	0	0	0	2 638
Frais de recherche et développement	110 762	32	0	0	142	110 935
Concessions, brevets et droits similaires	333 945	534	-1 827	18 997	-1 643	350 006
Autres immobilisations incorporelles en cours	40 341	8 827	0	-8 664	-383	40 122
Fonds commercial	1 358	0	0	0	26	1 383
<b>TOTAL VALEURS BRUTES</b>	<b>489 044</b>	<b>9 394</b>	<b>-1 827</b>	<b>10 333</b>	<b>-1 858</b>	<b>505 085</b>

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

Amortissements et dépréciations	au 31 décembre 2009	Dotations aux amortissements	Mises au rebus, cessions	Reprises	Variation de périmètre et reclassements	au 30 juin 2010
Droit au bail	-1 078	-38	0	0	0	-1 116
Frais de recherche et développement	-10 976	-1 878	0	0	-29	-12 882
Concessions, brevets et droits similaires	-227 641	-22 863	1 530	0	36	-248 938
Autres immobilisations incorporelles	-486	-212	0	2	133	-564
Fonds commercial	-7	-2	0	0	-1	-9
<b>TOTAL AMORTISSEMENTS ET DÉPRÉCIATIONS</b>	<b>-240 188</b>	<b>-24 992</b>	<b>1 530</b>	<b>2</b>	<b>139</b>	<b>-263 508</b>
<b>VALEURS NETTES</b>	<b>248 856</b>	<b>-15 599</b>	<b>-298</b>	<b>10 334</b>	<b>-1 720</b>	<b>241 576</b>

#### 4.7 - Immobilisations corporelles

Valeurs brutes	au 31 décembre 2009	Acquisitions	Mises au rebus, cessions	Reclassement	Variation de périmètre	au 30 juin 2010
Terrains	819 320	0	-5 340	93	-1 857	812 216
Constructions	7 205 014	52	-16 841	60 826	-3 466	7 245 586
Installations techniques, matériels, outillage industriel	4 344 110	1 873	-19 399	49 731	-3 104	4 373 211
Matériels de Transport	4 899 206	12 840	-53 889	139 598	2 974	5 000 729
Autres	229 286	837	-17 073	2 427	233	215 710
Immobilisations en cours	1 966 384	536 500	-22	-263 083	53	2 239 831
Subventions d'investissement	-4 564 771			-123 673		-4 688 443
<b>TOTAL VALEURS BRUTES</b>	<b>14 898 548</b>	<b>552 101</b>	<b>-112 563</b>	<b>-134 081</b>	<b>-5 167</b>	<b>15 198 840</b>

Amortissements et dépréciations	au 31 décembre 2009	Dotations aux amortissements	Mises au rebus, cessions	Reprises	Variation de périmètre et reclassements	au 30 juin 2010
Terrains	-34	0	0	0	0	-34
Constructions	-2 692 692	-79 267	12 886	0	349	-2 758 725
Installations techniques, matériels, outillage industriel	-2 880 050	-94 084	18 830	0	2 809	-2 952 496
Matériels de Transport	-3 096 723	-108 150	53 263	135	-4 198	-3 155 673
Autres	-163 965	-9 474	16 851	0	-372	-156 959
Subventions d'investissement	1 818 603			49 150	0	1 867 753
<b>TOTAL AMORTISSEMENTS ET DÉPRÉCIATIONS</b>	<b>-7 014 861</b>	<b>-290 975</b>	<b>101 830</b>	<b>49 285</b>	<b>-1 412</b>	<b>-7 156 134</b>
<b>VALEURS NETTES</b>	<b>7 883 687</b>	<b>261 125</b>	<b>-10 734</b>	<b>-84 797</b>	<b>-6 580</b>	<b>8 042 706</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 et tramway.

#### 4.8 - Participations dans les entreprises associées et autres actifs financiers

##### 4.8.1 - Participations dans les entreprises associées

Sociétés du groupe	30 juin 2010			31 décembre 2009		
	% de contrôle	Quote-part Situation nette	Dont Résultat	% de contrôle	Quote-part Situation nette	Dont Résultat
<b>Groupe Transdev (3)</b>	Classement en actifs détenus en vue de la vente			Classement en actifs détenus en vue de la vente		8 508
LFI (2)	12,00%	1 635	58	12,00%	1 577	-206
Tram Di Firenze	24,90%	1 912	72	24,90%	1 840	-82
LFI Services (2)	12,00%	1 623	40	12,00%	1 583	71
Financière Transdev	49,89%	1 449	-13	49,89%	1 462	-42
TFT Spa (2)	12,00%	1 653	26	12,00%	1 628	94
SELT	25,00%	725	40	25,00%	684	-59
Groupe Systra (1)	50,00%	321	28	50,00%	246	-4
RFT Spa (2)	12,00%	126	18	12,00%	108	36
Alexa (2)	37,00%	-95	-15	37,00%	-80	-26
STBC (3)	Classement en actifs détenus en vue de la vente			15,00%	91	115
VTCL	45,00%	8 625	376	45,00%	7 740	-240
VT Korea	45,00%	10 045	30	45,00%	7 676	-102
HERM	48,00%	150	24	48,00%	127	-62
Modène	23,52%	4	0	23,52%	4	0
Nanjing JV	22,05%	-315	-57	22,05%	-224	-420
Tramway Hong Kong	45,00%	15 024	422	45,00%	12 502	4
Séoul Ligne 9	36,00%	965	657	36,00%	740	488
Nanjing Anqing	16,32%	540	66	16,32%	400	4
Nanjing Huabei	11,47%	463	40	11,47%	358	2
Nanjing Huainan	18,30%	1 105	104	18,30%	846	99
Nanjing Maanshan	13,23%	925	42	13,23%	750	60
Mumbai	16,00%	5	2			
<b>TOTAL</b>		<b>46 885</b>	<b>1 959</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 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.

(3) Cf événements significatifs de la période

##### 4.8.2 - Autres actifs financiers

	au 30 juin 2010	au 31 décembre 2009
Prêts	505 140	428 396
Prêts CIL	51 147	49 628
Autres	26 790	22 705
Provisions sur autres actifs financiers	-225	-248
<b>AUTRES ACTIFS FINANCIERS</b>	<b>582 852</b>	<b>500 481</b>

#### 4.9 - Clients et autres débiteurs

	au 30 juin 2010	au 31 décembre 2009
Créances clients	259 881	227 390
Perte de valeur des créances clients	-17 236	-20 407
<b>Créances clients</b>	<b>242 645</b>	<b>206 982</b>
Paiements versés d'avance	5 428	2 243
Charges constatées d'avance	17 135	17 376
Créances sur l'État et autres collectivités	229 578	141 703
Créances diverses	314 499	170 991
Provisions	-5 823	-6 105
<b>Autres débiteurs</b>	<b>560 818</b>	<b>326 208</b>
<b>TOTAL CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS</b>	<b>803 463</b>	<b>533 191</b>

	au 30 juin 2010	au 31 décembre 2009
Montant des créances dépréciés en début de période	-20 407	-25 076
Dotations aux provisions	-1 656	-3 529
Reprises aux provisions	4 828	8 198
<b>MONTANT CRÉANCES DÉPRÉCIÉS EN FIN DE PÉRIODE</b>	<b>-17 236</b>	<b>-20 407</b>

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

Le poste « créances diverses » comprend les créances vis-à-vis du STIF. Celles-ci s'élèvent au 30 juin 2010 à 208,4 M€ contre 21,7 M€ au 31 décembre 2009 et 32,7 M€ au 30 juin 2009. Elles augmentent de 187,2 M€ par rapport au 31 décembre 2009.

Au 30 juin 2010, la créance est constituée de :

- 14,4 M€ de facture définitive 2009 ;
- 32,8 M€ pour la bande passante ;
- 7,9 M€ pour le bonus sur la base d'un budget annuel de 15 M€ ;
- 69,6 M€ pour la contribution C12 (impôts et taxes) ;
- 69,6 M€ de contributions C11/C13 et C2 comprenant un produit à recevoir sur les contributions pour 23,3 M€ et la TVA non payée par le STIF pour 46,3 M€ ;
- 12,9 M€ remboursement du Versement Transport ;
- 1,2 M€ subvention à recevoir.

Le STIF a réglé à la RATP courant juillet 2010 la facture définitive 2009 pour 14,4 M€ TTC et la contribution C12 relative à l'acompte de Contribution Économique Territoriale pour 50,4 M€ correspondants au montant hors taxes.

##### 4.10 - Trésorerie et équivalents de trésorerie

	au 30 juin 2010	au 31 décembre 2009
Valeurs mobilières de placement	767 400	473 018
Disponibilités	104 432	108 609
<b>TOTAL</b>	<b>871 831</b>	<b>581 627</b>

Le poste « valeurs mobilières de placement » a augmenté de 294,3 M€ par rapport au 31 décembre 2009.

Cette variation s'explique :

- par l'augmentation des valeurs mobilières de placement pour 199 M€,
- par l'augmentation du placement Cash collatéraux pour 95,3 M€.

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

	au 30 juin 2010	au 30 juin 2009
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie (bilan)</b>	<b>871 831</b>	<b>592 843</b>
Concours bancaires courants	-82 110	-142 980
Intérêts courus non échus sur VMP	195	152
<b>TRÉSORERIE DE CLÔTURE DU TFT</b>	<b>789 916</b>	<b>450 015</b>

#### 4.11 - Provisions pour avantages au personnel

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

	au 30 juin 2010	au 31 décembre 2009
Provision pour indemnités départ à la retraite	224 222	203 647
Provision pour allocation décès des retraités	28 481	26 534
Provision pour indemnités décès des actifs	14 138	12 974
Provision pour cessation anticipée d'activité	4 384	9 659
Provision pour bonification du taux de plan épargne entreprise (PEE) des retraités et futurs retraités	37 283	37 283
Provision pour rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités	148 912	136 787
<b>TOTAL AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI</b>	<b>457 420</b>	<b>426 884</b>
Provision pour cessation progressive d'activité	9 041	9 955
Provision pour médaille du travail	19 172	18 031
Provision pour maladie longue durée	3 996	6 242
Provision pour chômage	10 693	10 497
Provision pour rentes maladies professionnelles et accidents du travail des actifs	17 117	16 924
Provision mesures transitoires régime des retraites	1 458	1 564
<b>TOTAL AVANTAGES À LONG TERME</b>	<b>61 477</b>	<b>63 213</b>
<b>TOTAL</b>	<b>518 897</b>	<b>490 097</b>

Les avantages sont évalués au 30 juin 2010 au taux de 4,25 % contre 4,75 % au 31 décembre 2009. Une baisse du taux d'actualisation de 25 points de base aurait un impact à la hausse sur les avantages postérieurs à l'emploi de 12,8 M€ en contrepartie d'une diminution des réserves du même montant.

#### 4.12 - Autres provisions

	au 31 décembre 2009	Changement de méthode	Dotations	Provision utilisée	Provision non utilisée	Reclassement variations de périmètre et taux de change	au 30 juin 2010
<b>Provisions non courantes</b>	<b>139 849</b>	<b>0</b>	<b>8 901</b>	<b>-13 107</b>	<b>-47 882</b>	<b>-5 047</b>	<b>82 713</b>
Démantèlement	46 701	183		-827		-5 749	40 308
Litiges (a)	64 386	0	2 057	-8 395	-44 329	251	13 970
Autres charges	2 027	-183	332	-254		493	2 415
Autres risques	26 735	0	6 512	-3 631	-3 554	-42	26 020
<b>Provisions courantes</b>	<b>73 093</b>	<b>0</b>	<b>10 304</b>	<b>-4 699</b>	<b>-5 078</b>	<b>4 832</b>	<b>78 452</b>
Démantèlement	32 533					5 749	38 282
Litiges (a)	10 146	0	2 789	-640	-1 081	-222	10 992
Autres charges	7 194	0	336	-407	-1 539	-696	4 888
Autres risques	23 220	0	7 179	-3 652	-2 457	0	24 290
<b>TOTAL DES PROVISIONS</b>	<b>212 942</b>	<b>0</b>	<b>19 205</b>	<b>-17 806</b>	<b>-52 960</b>	<b>-215</b>	<b>161 165</b>

(a) La reprise correspond aux conséquences de la fin du contrôle fiscal (Cf chapitre 1, p.18, sur les événements significatifs de la période).

#### 4.13 - Dettes financières

##### 4.13.1 - Détail des dettes financières courantes et non courantes

	au 30 juin 2010	au 31 décembre 2009
<b>Emprunts obligataires</b>	<b>3 194 629</b>	<b>3 583 879</b>
Variation de la juste valeur de la dette obligataire	1 198	-1 476
<b>Emprunts auprès de la région Île-de-France</b>	<b>246 352</b>	<b>238 736</b>
Emprunts Plan Épargne Entreprise	167 543	141 859
Emprunts liés aux terminaisons de lease	499 174	422 417
Emprunts auprès des établissements de crédit	98 634	96 793
Emprunts liés aux contrats de location financement	36 051	40 906
Dépôts et cautionnements (reçus)	1	4 615
Autres emprunts et dettes	11 014	8 084
<b>TOTAL DETTES FINANCIÈRES - NON COURANT</b>	<b>4 254 596</b>	<b>4 535 814</b>
<b>Emprunts obligataires</b>	<b>950 477</b>	<b>450 363</b>
Emprunts auprès de la région Île-de-France	22 096	19 637
Emprunts Plan Épargne Entreprise	171 544	179 974
Emprunts liés aux terminaisons de lease	6 336	6 297
Emprunts auprès des établissements de crédit	6 297	560
Emprunts liés aux contrats de location financement	1 998	1 958
Dépôts et cautionnements (reçus)	47 270	226
Billets de trésorerie	1 253 044	655 102
Autres emprunts et dettes	0	1 073
Concours bancaires	82 110	65 994
Intérêts courus non échus (ICNE)	109 982	86 023
<b>TOTAL DETTES FINANCIÈRES - COURANT</b>	<b>2 651 153</b>	<b>1 467 206</b>
<b>TOTAL</b>	<b>6 905 749</b>	<b>6 003 020</b>

##### 4.13.2 - 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.

	au 30 juin 2010	au 31 décembre 2009
<b>Dettes financières</b>	<b>6 905 749</b>	<b>6 003 020</b>
Juste valeur des cross currency swap (CFH)	-192 858	-76 937
Intérêts courus non échus	-109 982	-86 023
Avance prêts CIL	-67 624	-67 624
Dépôts et cautionnements (1)	-505 511	-428 714
Trésorerie et équivalents de trésorerie (2)	-867 020	-581 639
Trésorerie non disponible des filiales	-4 729	4 614
Autres	-733	28 629
<b>ENDETTEMENT NET GROUPE</b>	<b>5 157 292</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.

(2) Le cash collatéral correspond à la juste valeur des dérivés, il est réajusté régulièrement selon un seuil de déclenchement; il peut être majoré ou minoré selon le rating de la contrepartie.

Le montant de cash soumis à restriction s'élève à 922 M€. Ce montant correspond à la somme des dépôts liés aux leases : 506 M€, au cash collatéral lié aux leases 463 M€ et cash collatéral lié aux autres dérivés pour -47 M€ (cash reçu).

#### 4.14 - Fournisseurs et autres créditeurs

	au 30 juin 2010	au 31 décembre 2009
Dettes fournisseurs	191 944	199 604
Dettes sur immobilisations	228 021	434 541
Dettes fiscales et sociales	611 986	434 333
Dettes diverses d'exploitation	12 765	15 630
Produits constatés d'avance	59 035	43 023
Autres dettes diverses	74 228	99 369
<b>TOTAL</b>	<b>1 177 978</b>	<b>1 226 499</b>

Les dettes fiscales et sociales de l'EPIC augmentent de 168 M€, dont principalement :

- 63 M€ correspondent à des taxes à payer ;
  - 105 M€ à des dettes sociales (primes et dettes de temps).
- L'intégralité des dettes fournisseurs a une échéance à moins d'un an.

Le total de l'incidence de la variation du BFR s'analyse comme suit :

	au 30 juin 2010	au 30 juin 2009
Stocks	-4 822	-7 398
Avances et acomptes versés sur commande	-2 627	362
Créances clients et comptes rattachés	-31 701	-26 646
Créances État et autres collectivités publiques	-27 049	83 073
Créances vis-à-vis du STIF	-187 160	66 400
Autres créances	-35 997	-101 103
Charges constatées d'avance	-98	-1 507
Avances et acomptes reçus sur commande	917	-231
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	-7 546	-32 768
Dettes fiscales et sociales	177 147	83 199
Dettes vis-à-vis du STIF	1 310	-33 690
Autres dettes	-20 379	8 886
Produits constatés d'avance	12 728	42 842
Produits constatés d'avance Lease	-1 246	-35 644
<b>TOTAL INCIDENCE DE LA VARIATION DU BFR</b>	<b>-126 523</b>	<b>45 775</b>

Pour la variation des créances vis-à-vis du STIF (cf § 4.9)

#### 4.15 - Instruments financiers dérivés

	au 31 décembre 2009					
	Actif non courant	Actif courant	Total actif	Passif non courant	Passif courant	Total passif
Cashflow Hedge	77 020	9 640	86 660	4 554	13 101	17 655
Fair value Hedge		1 204	1 204	1 462	21	1 483
Non Hedge		2 419	2 419		2 198	2 198
<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>

	au 30 juin 2010					
	Actif non courant	Actif courant	Total actif	Passif non courant	Passif courant	Total passif
Cashflow Hedge	192 858	18 604	211 462	30 398	23 057	53 455
Fair value Hedge	1 178	147	1 325	1	21	22
Non Hedge		3 476	3 476		2 410	2 410
<b>TOTAL</b>	<b>194 036</b>	<b>22 227</b>	<b>216 263</b>	<b>30 399</b>	<b>25 488</b>	<b>55 887</b>

#### 4.16 - Garanties

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

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

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

Les risques supportés par la RATP se limitent à ceux liés à la propriété du matériel, à la législation française, et aux risques de contrepartie sur les dépôts

Sur une partie des dépôts, correspondant à la date du 30 juin 2010 à 339 M€, le risque de contrepartie est couvert par des accords de defeasance, qui assurent le droit de compensation entre les dépôts et les dettes correspondantes.

Sur une autre partie des dépôts, correspondant à la date du 30 juin 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 à la date du 30 juin 2010 à 135 M€, la RATP supporte le risque de contrepartie et doit mettre en place des lettres de crédit sur le risque RATP au profit des investisseurs américains si le rating de ces dépôts passe en dessous d'un certain seuil. Les lettres de crédit actuellement en vie représentent un encours maximal de 163 M\$ (soit 133 M€) et d'un encours au 30 juin 2010 fixé à 130 M\$ (106 M€).

#### 4.17 - Engagements hors bilan

En matière d'investissements en immobilisations, les investissements bruts de subventions contractés au 30 juin 2010 mais non enregistrés dans les comptes s'élèvent à 3 108 M€ contre 3 206 M€ au 31 décembre 2009.

#### 4.18 - Sociétés du Groupe

Pôle Transport	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode
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 Softim	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	(1)
Flexcité	France	100,00	49,63	IG
Flexcité 77	France	100,00	49,63	IG
Flexcité 91	France	100,00	49,63	IG
Flexcité 93	France	100,00	49,63	IG
Flexcité 94	France	100,00	49,63	IG
Gembus	France	100,00	97,32	IG
Jacquemard et Cie	France	100,00	97,32	IG
Mobicité	France	100,00	97,32	IG
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	(1)
TP2A	France	100,00	49,63	IG
CTY	France	100,00	97,32	IG (2)
IXXI	France	100,00	100,00	IG (2)
Bombela Operating Company	Afrique du Sud	51,00	49,63	IG
EL Djazair	Algérie	100,00	97,32	IG
Eurailco GmbH	Allemagne	50,00	48,66	(1)
Trans Regio	Allemagne	50,00	36,54	(1)
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
Séoul Ligne 9	Corée	36,00	35,03	MEE
Tramway Hong Kong	Hong Kong	45,00	43,79	MEE
VTCL	Chine	45,00	43,79	MEE

VT Korea	Corée	45,00	43,79	MEE
Véolia Transport RATP Asia	France	50,00	48,66	IP
VTR China	Chine	50,00	48,66	IP
VTR Korea	Corée	50,00	48,66	IP
VTR India	Inde	50,00	48,66	IP (2)
Mumbai	Inde	16,00	15,57	MEE (2)
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 (3)
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	37,00	37,00	MEE
La Ferroviaria Italiana (LFI)	Italie	12,00	12,00	MEE
LFI Services	Italie	12,00	12,00	MEE
TFT SPA	Italie	12,00	12,00	MEE
RFT SPA	Italie	12,00	12,00	MEE

Pôle Ingénierie	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode
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
Promo Métro	France	100,00	100,00	IG
Telcité	France	100,00	100,00	IG
Naxos	France	100,00	100,00	IG
SEDP	France	100,00	100,00	IG
SADM	France	100,00	100,00	IG

(1) Reclassement en actifs en vue de la vente

(2) Entrée de périmètre

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

#### 4.19 - Événements postérieurs à la clôture

##### Programme d'émission de billets de trésorerie et EMTN

Début juillet 2010,

- 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.

##### 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.

## Rapport des commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2010

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

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

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

### 1 - Conclusion sur les comptes

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

Comme mentionné dans la note 1 « Événements et transactions significatifs survenus au cours du premier semestre 2010 - Évolution du cadre réglementaire », la loi ORTF publiée le 9 décembre 2009 a :

- attribué à la RATP la qualité de gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métropolitain affecté au transport public urbain 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 d'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 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 sans tenir compte des dispositions de la loi, sur la base du contrat en cours avec le STIF et n'a pas été en mesure d'appliquer 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.

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

### 2 - Vérification spécifique

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

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

Neuilly-sur-Seine, le 31 août 2010

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit  
Paul Onillon

Ernst & Young et Autres  
Jean-Marc Montserrat Christine Vitrac

## Attestation des personnes assumant la responsabilité du rapport financier semestriel

Nous attestons, à notre connaissance, que les comptes pour le semestre écoulé sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport semestriel

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

Le président-directeur général



Pierre Mongin

Le directeur financier



Alain Le Duc



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

