



# **REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS**

LAC B916  
54 QUAI DE LA RAPEE  
75599 PARIS CEDEX 12

## **DOCUMENTATION FINANCIÈRE**

**Relative à un programme de billet  
de trésorerie et d'un plafond de  
2 500 000 000 €  
établi au nom de la  
R A T P**

DOCUMENTATION FINANCIERE

**DOSSIER DE PRESENTATION FINANCIERE**  
**Relatif à un programme de billets de trésorerie d'un plafond de 2 500**  
**Millions d'euros établi au nom de la RATP**

ETABLI EN APPLICATION DES ARTICLES L213-1 A à L213-4-1  
DU CODE MONETAIRE ET FINANCIER

---

Mise à jour effectuée le 18 Mai 2015

Un exemplaire du présent dossier est adressé à la

**BANQUE DE FRANCE**  
**Direction générale des opérations**  
**Direction de la stabilité financière (DSF)**  
**35-1134 Service des titres de Créance Négociables**  
**39, rue Croix des Petits Champs**  
**75049 PARIS CEDEX 01**

**A l'attention du chef de service**

**DOSSIER DE PRESENTATION FINANCIERE D'UN EMETTEUR DE TCN**

<b>Nom du programme</b>	<b>Régie Autonome Des Transports Parisiens Programme de billet de trésorerie</b>
<b>Nom de l'émetteur</b>	<b>Régie Autonome Des Transports Parisiens</b>
<b>Type de programme</b>	<b>Programme de billet de trésorerie</b>
<b>Plafond du programme</b>	<b>2 500 millions d'euros</b>
<b>Garant</b>	<b>Sans objet. Les titres de créances négociables émis ne bénéficient pas de garantie particulière.</b>
<b>Notation du programme</b>	<b>Noté</b> -La régie autonome des transports parisiens s'est vue attribuer la note de P1 pour son programme d'émission par l'agence de notation Moody's. -La régie autonome des transports parisiens s'est vue attribuer la note de F1+ pour son programme d'émission par l'agence de notation Fitch Rating Services
<b>Arrangeur</b>	<b>Sans objet</b>
<b>Agents Domiciliataires</b>	<b>BRED Banque Populaire NATIXIS</b>
<b>Agents Placeurs</b>	<b>BNP-PARIBAS BRED Banque Populaire Crédit Agricole Corporate Investment Bank Crédit Industriel et Commercial CITIBANK N-A HSBC NATIXIS SOCIETE GENERALE</b>
<b>Date de signature du dossier de présentation financière</b>	<b>18 Mai 2015</b>
<b>Mise à jour par avenant</b>	<b>Sans objet</b>

Etabli en application des articles L213-1 A à L 213-4-1 du Code Monétaire et Financier

Un exemplaire du présent dossier est adressé à la

**BANQUE DE FRANCE**  
**Direction générale des opérations**  
**Direction de la stabilité financière (DSF)**  
**35-1134 Service des titres de Créances Négociables**  
**39, rue Croix des Petits Champs**

A l'attention du chef de service

## 1- DESCRIPTION DU PROGRAMME D'EMISSION

Article D.213-9, II, 1° et 213-11 du code monétaire et financier et Article 1 de l'arrêté du 13 Février 1992 modifié et les réglementations postérieures

1.1	Nom du programme	<b>Régie Autonome Des Transports Parisiens Programme de billet de trésorerie</b>
1.2	Type du programme	<b>Billet de trésorerie</b>
1.3	Dénomination sociale de l'Emetteur	<b>Régie Autonome Des Transports Parisiens</b>
1.4	Type d'Emetteur	<b>Entreprise non financière</b>
1.5	Objet du programme	<b>Le programme d'émission de billets de trésorerie est destiné à participer à la couverture des besoins de financement de la RATP.</b>
1.6	Plafond du programme	<b>2 500 millions d'euros &lt;&lt; ou sa contre-valeur en toute autre devise autorisée &gt;&gt;</b>
1.7	Forme des titres	<b>Titres émis dématérialisés</b>
1.8	Rémunération	<b>Les émissions de billets de trésorerie seront réalisées à taux fixe ou à taux variable, post compté ou précompté, déterminé au moment de l'émission pour une durée inférieure à un an et libellées en euros ou toutes autres devises</b>
1.9	Devises d'émission	<b>Euros ou toutes autres devises autorisées par la réglementation française applicable au moment de l'émission conformément à l'article D 213-6 du code monétaire et financier</b>
1.10	Maturité	<b>l'échéance des billets de trésorerie sera fixée conformément à la législation et à la réglementation française, ce qui implique qu'à la date des présentes la durée des émissions de billets de trésorerie ne peut être supérieure à 1 an (365 jours ou 366 jours les années bissextiles). Les billets de trésorerie peuvent être remboursés avant maturité en accord avec les lois et les réglementations applicables en France. Les billets de trésorerie émis dans le cadre du Programme pourront comporter une ou plusieurs options de prorogation de l'échéance (au gré de l'émetteur, ou du détenteur, ou en fonction d'un (ou plusieurs) évènement(s) indépendants(s) de l'émetteur et ou du détenteur). Les billets de trésorerie émis dans le cadre du Programme pourront aussi comporter une ou plusieurs options de rachat par l'émetteur (au gré de l'émetteur, ou du détenteur, ou en fonction d'un (ou</b>

		<p>plusieurs) évènements(s) indépendant(s) de l'émetteur et ou du détenteur).</p> <p>L'option de remboursement anticipé, de prorogation ou de rachats de billets de trésorerie, s'il y a lieu, devra être spécifiée explicitement dans le formulaire de confirmation de toute émission concernée.</p> <p>En toute état de cause, la durée de tout billet de trésorerie assortie d'une ou de plusieurs de ces causes, sera toujours, toutes options de remboursement anticipé, de prorogation ou rachat comprises, conforme à la réglementation en vigueur au moment de l'émission du dit billet de trésorerie.</p>
1.11	Montant unitaire minimal des émissions	150 000 €
1.12	Dénomination minimale des TCN	- En vertu de la réglementation (Article D.213-11 du code monétaire et financier), le montant minimum légal des titres de Créances Négociables émis dans le cadre de ce programme est de 150 000 euros ou de la contrevaletur de ce montant en devises déterminée au moment de l'émission.
1.13	Rang	Optionnel (1)
1.14	Droit applicable	Optionnel (1)
1.15	Admission des titres sur un marché réglementé	Oui : Euronext Paris
1.16	Système de règlement-livraison d'émission	Système de gré à gré sur Euroclear
1.17	Notation(s) du programme	<p>-La régie autonome des transports parisiens s'est vue attribuer la note de P1 pour son programme d'émission par l'agence de notation Moody's.</p> <p>-La régie autonome des transports parisiens s'est vue attribuer la note de F1+ pour son programme d'émission par l'agence de notation Fitch Rating Services.</p> <p>Les notations sont susceptibles d'être revues à tout moment par les agences de notation. Les investisseurs sont invités à se reporter aux sites internet concernés afin de consulter la notation en vigueur.</p>
1.18	Garantie	Le programme ne bénéficie d'aucune garantie
1.19	Agents domiciliataires	BRED Banque Populaire NATIXIS
1.20	Arrangeur	Optionnel (1)
1.21	Mode de placement	L'émetteur pourra ultérieurement remplacer un agent placeur ou

	envisagé	nommer d'autres agents placeurs ; une liste à jour desdits agents placeurs sera communiquée aux investisseurs sur demande déposée auprès de l'émetteur. <b>BNP-PARIBAS</b> <b>BRED Banque Populaire</b> <b>Crédit Agricole Corporate Investment Bank</b> <b>Crédit Industriel et Commercial CITIBANK N-A</b> <b>HSBC</b> <b>NATIXIS</b> <b>SOCIETE GENERALE</b>
1.22	Restrictions à la vente	Optionnel (1)
1.23	Taxation	Optionnel (1)
1.24	Implication d'autorités nationales	la Banque de France
1.25	Coordonnées des personnes assurant la mise en œuvre du programme	<b>QUILLERÉ Jean-François</b> <b>Responsable du suivi des opérations de marché</b> <b>54 Quai de la Rapée</b> <b>BAT C 2eme Etage</b> <b>75 599 Paris cedex 12</b> <b>TEL : 01-58-78-25-05</b> <b>FAX : 01-58-78-36-90</b> <b>EMAIL : jean-francois.quillere @ratp.fr</b> <b>Mr JARLIER Maurice</b> <b>Responsable de l'unité trésorerie et financements</b> <b>01-58-78-23-04</b> <b>Maurice.jarlier@ratp.fr</b>
1.26	Informations complémentaires relatives au programme	Optionnel (1)

(1) Optionnel : information pouvant être fournie par l'émetteur sans que la réglementation française ne l'impose

## 2- DESCRIPTION DE L'EMETTEUR OU DU GARANT

Article D.213-9, II ,2° du Code monétaire et financier et Article 2, I et II du 3° de l'arrêté du 13 février 1992 modifié et les réglementations postérieures

2.1	Dénomination sociale	Régie autonome des transports parisiens
2.2	Forme juridique, législation applicable à l'émetteur et tribunaux compétents	Forme juridique Etablissement Public Industriel et Commercial Tribunal de Paris
2.3	Date de constitution	Créée par la loi n° 48-506 du 21 mars 1948
2.4	Siège social et principal siège administratif (si différent)	Siège social : 54 Quai de la Rapée 75 599 Paris cedex 12
2.5	Numéro d'immatriculation au registre du commerce et des sociétés	R.C.S : Paris B 775 663 438 N° SIRET : 775 663 438 01906 Code APE : 602 A
2.6	Objet social résumé	Entreprise publique à caractère industriel et commercial
2.7	Description des principales activités de l'émetteur	Rapport financier 2014 page 4-9 et 11-55
	Autres émetteurs	
2.8	Capital	Dotation en capital de 433 367 000 € au 31/12/2013
2.8.1	Montant du capital souscrit et entièrement libéré	433 367 000 €
2.8.2	Montant du capital souscrit et non entièrement libéré	Sans objet
2.9	Répartition du capital	Etat Français
2.10	Marchés réglementés ou les titres de capital ou de créances de l'émetteur sont négociés	Programme EMTN Sur Euronext
2.11	Composition de la direction	Mr MONGIN Pierre Président directeur général jusqu'au 30 Avril 2015 remplacé par Mme Elizabeth BORNE début Mai
2.12	Normes comptables utilisées pour les données consolidées	Les comptes ont été établis conformément aux normes

		IAS/IFRS telles qu'adoptées par l'Union Européenne et applicables au 31 décembre 2012
2.13	Exercice comptable	01/01/2014 au 31/12/2014
2.13.1	Date de tenue de l'assemblée générale annuelle ayant approuvé les comptes annuels de l'exercice écoulé	13/03/2015
2.14	Exercice fiscal	01/01/2014 au 31/12/2014
2.15	Commissaires aux comptes de l'émetteur ayant audité les comptes annuels de l'émetteur	- Mr Philippe ARNAUD et Mr Lionel GOTLIB
2.15.1	Commissaires aux comptes	Commissaires aux Comptes - KPMG 3 cours du triangle 92939 La Défense, représenté par M. Philippe ARNAUD. MAZARS, 61 rue Henri Regnault 92400 Courbevoie, représenté par Mr Lionel GOTLIB .
2.15.2	Rapport des commissaires aux comptes	Rapport financier 2013 page 45-47 et 101 Rapport financier 2014 page 55-57 et 113
2.16	Autres programmes de l'émetteur de même nature à l'étranger	Sans objet
2.17	Notation de l'émetteur	Noté Moody's Fitch Rating Services
2.18	Information complémentaire sur l'émetteur	Optionnel (1)

(1) Optionnel : information pouvant être fournie par l'émetteur sans que la réglementation française ne l'impose



### 3- CERTIFICATION DES INFORMATIONS FOURNIES

Article D.213-9 , II , 3° et III du Code monétaire et financier et Article 2 , << dernier alinéa de l'arrêté du 13 février 1992 modifié et les réglementations postérieures >>

3.1	Personne responsable de la Documentation financière portant sur le programme de billet de trésorerie	Mr LE DUC Alain Directeur administratif et financier
3.2	Déclaration de la personne responsable de la documentation financière portant sur le programme de billet de trésorerie	A ma connaissance, les données de la documentation financière sont conformes à la réalité et ne comportent pas d'omission de nature à en altérer la portée.
3.3	Date , lieu et signature	<b>18/05/2015</b> au siège de la RATP Paris

Annexe I	Annexes du dossier de présentation financière à inclure dans la version électronique et dans la version papier	<p>le lien internet vers le site de Moody's ou figure la notation du programme est le suivant :</p> <p style="text-align: center;">:</p> <p><u><a href="http://.moody.com/credit-ratings/regie-autonome-des-transports-parisiens-credit-rating">http://.moody.com/credit-ratings/regie-autonome-des-transports-parisiens-credit-rating</a></u></p> <p>Identifiant Moody's Investors Services pour Régie Autonome des Transports Parisiens : 6000010381</p> <p>Identifiant Moody's Investors Services pour ce programme : 85859</p> <p>Fiche de notation Moody's : non disponible &gt;&gt;</p>
----------	--	---

		<p>le lien Internet vers le site de Fitch Rating Services ou figure la notation du programme est le suivant.</p> <p><a href="http://www.fitchratings.com/index_fitchratings.cfm">http://www.fitchratings.com/index_fitchratings.cfm</a></p> <p>Identifiant Fitch Rating Services pour Régie Autonome des Transports Parisiens : RATP</p> <p>Fiche de notation Fitch Rating Services : non disponible</p>
<b>Annexe II</b>	<p>Annexes incluses dans la Documentation financière (Article D.213-9 , III du Code monétaire et financier) à fournir, prioritairement, sous forme électronique. Ces documents sont uniquement remis à la banque de France.</p>	<b>Rapports financiers 2013 et 2014</b>
<b>Annexe III</b>	<p>Renseignements de caractère général concernant l'émetteur et son capital</p>	<b>Page 13 à 28</b>

(1) Optionnel : information pouvant être fournie par l'émetteur sans que la réglementation française ne l'impose

## Annexes III

RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE GENERAL CONCERNANT L'EMETTEUR ET SON CAPITAL
---

### 3.1 - Renseignements de caractère général concernant l'émetteur

**3.1.0** - Le siège de la Direction Générale de la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) est situé LAC B916- 54 Quai de la Rapée, 75599 PARIS CEDEX 12.

**3.1.1** - La RATP, établissement public industriel et commercial doté de l'autonomie financière a été instituée par la loi n° 48-506 du 21 mars 1948. Son statut actuel découle de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 et du décret d'application n° 59-1091 du 23 septembre 1959. Conformément aux nouvelles dispositions réglementaires du décret n° 2000-634 du 6 juillet 2000, la RATP a passé le 12 juillet 2000 un contrat avec le STP, devenu depuis le STIF (Syndicat des Transports d'Ile de France).

Ce contrat de service public, conformément à la réglementation européenne relative aux services d'intérêt général, régit les relations entre le STIF et la RATP pour la période 2012-20015 : il définit le service de transport public de voyageurs en Ile-de-France et la rémunération du service, les compensations tarifaires ainsi que les bonifications versées par le STIF à la RATP ou pénalités versées par la RATP au STIF.

Son Conseil d'Administration comprend des représentants de l'Etat, de la Région Ile-de-France, des collectivités territoriales, du personnel et des usagers, ainsi que des personnalités désignées en raison de leur compétence (Article 1er du décret n° 84-276 du 13 avril 1984). Le Président-Directeur Général est nommé par décret pris en Conseil des Ministres sur proposition du Conseil d'Administration. Un Commissaire du Gouvernement siège au Conseil : il s'assure que la politique générale et les orientations de la RATP sont conformes au cahier des charges et fait connaître, le cas échéant, la position du Gouvernement sur les questions examinées.

Le contrôle économique et financier de l'Etat sur la Régie est assuré par la Mission de Contrôle Economique et Financier des Transports, instituée par le décret du 26 mai 1955. Les comptes de la RATP sont soumis périodiquement à l'examen de la Cour des Comptes.

L'entreprise assure sa gestion financière. Elle se trouve placée sous le régime de droit commun des sociétés commerciales tout en étant soumise à des sujétions propres à sa mission de service public. Le régime financier de la RATP est défini par trois textes fondamentaux :

- le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 stipulant notamment que la Régie est tenue d'assurer l'équilibre financier de l'exploitation en proposant s'il y a lieu, les aménagements de services et les modifications de tarifs nécessaires,
- la convention passée le 29 juin 1962 entre la RATP et le Syndicat des Transports Parisiens conformément aux décrets susvisés qui définissent les conditions d'exploitation des réseaux en précisant les modalités de détermination des compensations tarifaires, de présentation et d'approbation des budgets et des comptes,
- le décret n°2000-634 du 6 juillet 2000 à la suite duquel la RATP a passé un contrat de service public avec le STIF le 12 juillet 2000, puis un second contrat le 15 janvier 2004, puis un troisième le 30 Janvier 2008, avec le STIF.

Les tarifs sont fixés par le Syndicat des Transports d'Ile de France.

Dans le cadre du nouveau contrat passé avec le STIF pour la période 2012-2015

Le partage des risques sur les recettes en volume est inchangé par rapport au contrat précédent

Le risque tarifaire est porté 100% par le STIF.

- il n'est procédé à aucun rebasage des concours du STIF en entrée de contrat ; la base est l'année 2011 telle qu'annoncée par la RATP dans sa reprévision (en novembre 2012).
- la productivité réalisée par la RATP sur les coûts de production de service est égale à 1% par an
- La capacité d'autofinancement est ajustée progressivement de façon à financer le programme d'investissement sans recours à la dette (956 M€).

Le résultat net stable aussi de 284M€ en 2013 à 311M€ en 2014.

- pour contribuer à cet objectif de stabilisation de la dette, le STIF subventionne à hauteur de 50 % les renouvellements de matériel roulant.

Par ailleurs, le matériel roulant lié aux extensions de réseau est financé à 100%, soit par crédit-bail pour les tramways, soit par subvention du STIF.

- Les concours du STIF aux coûts d'exploitation progressent moins vite que l'inflation (prise à 2% dans la maquette ci-jointe). Le gain par rapport à l'inflation est de 160 M€ sur 4 ans.

Par ailleurs, le STIF augmente de 700 M€ ses subventions à l'acquisition de matériel roulant sur 4 ans : 995 M€ sur 2012-2015 contre 280 M€ sur la période 2008-2011.

Les investissements, soumis à l'approbation de l'agence des Participations de l'Etat (APE), font l'objet d'une différenciation en fonction de leur mode de financement :

- les extensions et créations des lignes du métro et du RER sont financées par des subventions d'équipement de l'Etat, de la Région Ile-de-France ainsi que de la Ville de Paris et des autres collectivités locales, auxquelles s'ajoutent des prêts spéciaux consentis par la Région Ile-de-France,
- les autres investissements sont financés par l'autofinancement et par des emprunts obligataires. La RATP a lancé en août 1995 un programme EMTN ("Euro Medium Term Notes"); ce programme a permis de tirer plusieurs lignes obligataires (dollars, dollars australiens, dollars hong-kong, yens, deutsche-mark, francs suisses, couronnes danoises, euros). La RATP n'a pas de positions sur lesquelles elle serait soumise à un risque de change compte tenu du retour "swappé" en euros de toutes les émissions en devises hors UE. L'enveloppe du programme EMTN s'élève à 5 milliards d'euros.

#### Création d'une caisse de retraite

Par décret n°2005-1635 du 26 Décembre 2005, il est institué une caisse de retraites du personnel de la Régie autonome des transports parisiens à compter du 1<sup>er</sup> Janvier 2006.

Cette caisse assure le fonctionnement du régime spécial de retraites dont dépendent les agents et anciens agents du cadre permanent de la RATP ainsi que leurs ayants droit.

La caisse de retraites du personnel de la RATP est un organisme de sécurité sociale de droit privé, doté de la personnalité morale. Elle est chargée d'une mission de service public et est placée sous la tutelle conjointe des ministres chargés du budget, des transports et de la sécurité sociale.

#### Application du règlement Européen

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 confiées aux opérateurs de transport public.

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

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

Ainsi la loi :

-Modifie le régime de propriété des biens historiquement mis a 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 1er janvier 2010.

-Décide que l'exploitation des lignes existantes créées avant le 3 décembre 2009 se poursuivra dans le cadre des conventions en cours conformément aux règles applicables à cette date jusqu'au 31 décembre 2024 pour les services de bus, jusqu'au 31 décembre 2029 pour les services de tramway et jusqu'au 31 décembre 2039 pour les autres services de transport (métro et RER). Ces durées d'exploitation s'appliquent à tous les opérateurs d'Ile de France sauf stipulation conventionnelle antérieure manifestant l'accord entre l'autorité organisatrice et l'opérateur

prévoyant expressément une date antérieure ; les droits d'exploitation des lignes 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.

**3.1.2** - La Régie a été créée à compter du 1er janvier 1949 pour une durée indéterminée.

**3.1.3** – L'objet de la RATP, confirmé par l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959, est d'une part d'exploiter des réseaux et des lignes de transport en commun de voyageurs (autobus, métro, RER, tramway) dans la région parisienne et d'assurer d'autre part la construction et l'aménagement de lignes nouvelles. L'article 2 de cette ordonnance, modifié par l'art.117 du journal officiel du 14 décembre 2000, stipule : « En dehors de la région d'Ile-de-France et à l'étranger, la RATP peut également, par l'intermédiaire de filiales, construire, aménager et exploiter des réseaux et des lignes de transport public de voyageurs dans le respect réciproque des règles de concurrence. Ces filiales ont le statut de société anonyme. Elles ne peuvent notamment pas bénéficier de subventions attribuées par l'Etat, le Syndicat des transports d'Ile-de-France et les autres collectivités publiques au titre du fonctionnement et de l'investissement des transports dans la région d'Ile-de-France ».

Il est inséré, dans cette ordonnance, un art.2-1 ainsi rédigé : « Il est créé un comité des partenaires du transport public en Ile-de-France. Ce comité est consulté sur l'offre et la qualité des services de transport de personnes relevant du Syndicat des transports d'Ile-de-France, ainsi que sur les orientations de la politique tarifaire et du développement du système des transports dans la région.

Un cahier des charges, approuvé par le décret n° 75-470 du 4 juin 1975, fixe les droits et obligations ainsi que les modalités de fonctionnement de la RATP

**3.1.4.** - La législation applicable à la RATP est la législation française.

R.C.S. PARIS : B 775 663 438 - APE 602 A

**3.1.5** – La R A T P est un EPIC (établissement public à caractère industriel et commercial), les tribunaux compétents sont ceux de Paris.

NB : Les tribunaux mentionnés ici sont ceux compétents pour les activités de l'émetteur et non les tribunaux qui auraient à connaître de questions relatives à l'émission de TCN.

**3.1.6** - Les documents juridiques relatifs à la RATP peuvent être consultés au siège de la société Lac B916-54, Quai de la Rapée - 75599 PARIS CEDEX 12.

Jusqu'au 31 Décembre 2006, les normes utilisées sont les normes françaises et depuis le 30 Juin 2007, les normes utilisées sont les normes I F R S.

**3.1.7** - L'exercice social débute le 1er janvier et s'achève le 31 décembre de chaque année civile.

- **3.1.8** - Répartition statutaire des bénéfices : dans le cadre du nouveau contrat passé avec le STIF, le risque sur les recettes compensées, c'est à dire l'écart en réalisation avec les recettes compensées prévues au contrat, est partagé :

50 % STIF / RATP si recettes réelles supérieures ou inférieures de 3% au maximum par rapport à l'objectif,

90% STIF et 100% RATP au-delà ou en deçà de ces 3%.

Par ailleurs, la RATP porte le risque industriel sur les coûts de production, pour une offre de transport donnée. Le résultat, en contrepartie de ces risques, est affecté en report à nouveau après intéressement au personnel.

**3.1.9** - Les comptes consolidés de la RATP sont établis selon les normes IFRS et approuvés par son Conseil d'Administration dans un délai de trois mois suivant la clôture de l'exercice.

## **3.2 - Renseignements de caractère général concernant le capital**

La loi du 21 mars 1948 a créé la RATP sans lui attribuer de capital. Hormis une dotation en capital de 1 859 MF (soit 283,40 M€) qui lui a été allouée en 1986 par consolidation partielle de prêts du FDES (remplacé depuis par le CIES), la Régie ne possède pas à proprement parler de capital social. Sur l'exercice 2010, à noter une dotation en capital de l'Etat, suite au plan de relance, pour un montant de 150 M€ portant ainsi le montant total de la dotation en capital à 433,4 M€ au 31 Décembre 2012. Son bilan enregistre néanmoins la valeur de l'ensemble des actifs immobilisés exploités par l'entreprise, et en contrepartie, les moyens de financement (notamment

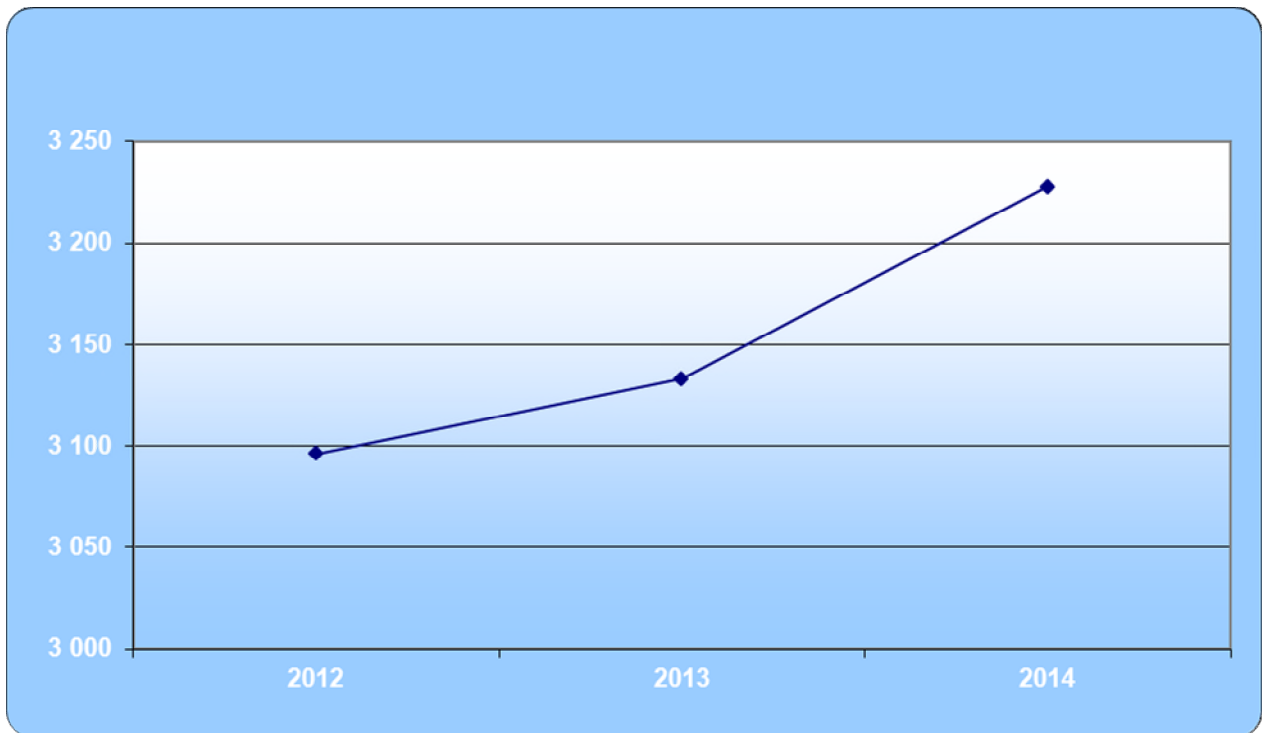
les subventions d'équipement et les emprunts) mobilisés pour la réalisation des investissements, ainsi qu'un poste de "contre-valeur des immobilisations mises à disposition" représentant principalement la valeur des actifs remis à l'entreprise en 1949.

### **3.3 - Renseignements relatifs à l'activité de l'émetteur**

La RATP est chargée depuis le 1er janvier 1949 de l'exploitation de réseaux et de lignes de transport en commun de voyageurs dans la Région d'Ile-de-France. Elle exploite trois grands réseaux : le Métro, le RER et les Bus, ainsi qu'Orlyval depuis 1993, et assure la construction et l'aménagement de lignes nouvelles. Depuis l'été 1992, amplifiant sa vocation de transporteur multimodal, elle a mis en service une première ligne de tramway, puis une deuxième ligne en septembre 1997, et une troisième ligne T3 inaugurée le 16 Décembre 2006. La mise en service du T5 fin Juillet et du T7 en Novembre 2013 en attendant l'ouverture des 3 autres lignes pour 2014 permet au trafic de surface de connaître une hausse soutenue de fréquentation.



Trafic total brut au 31/12/2014 : 3 227.6 millions de voyages



Enfin, elle dispose d'importants moyens humains et techniques, de recherche, d'études et de travaux.

- Les informations financières suivantes et ci-dessus ont été extraites des comptes sociaux inclus dans le rapport financier annuel de la RATP pour l'exercice clos le 31 Décembre 2014.

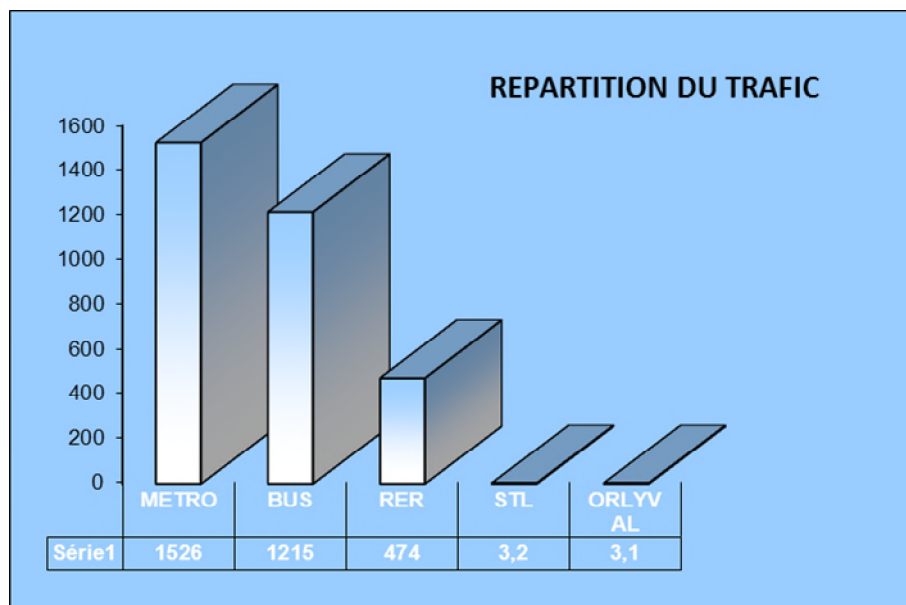
## Ventilation du chiffre d'affaires 2014

(en millions d'euros)

	2013	2014
Recettes voyageurs brutes	2 250	2 234
Bande passante (partage des risques avec le STIF)	4	17
<b>Contributions du STIF</b>		
C11 + C13 Contribution aux charges d'exploitation	970	1 006
C12 Contribution aux charges d'impôts et taxes	110	117
C2 Contribution au financement des investissements	911	925
TOTAL STIF hors intéressements	1 993	2 053
<b>Bonus qualité de service</b>	6	10
<b>Pénalités sur l'offre</b>	-8	-9
<b>Total des produits du contrat</b>	<b>4 244</b>	<b>4 314</b>
<b>Autres Recettes</b>	<b>323</b>	<b>340</b>
<b>CHIFFRE D'AFFAIRE HT</b>	<b>4 718</b>	<b>4 792</b>

(en millions de voyages)	Trafic brut				
	2012	2013	2014	Ecart 2014 / 2013	
				(en Mv)	(en %)
<b>Metro (y.c. funiculaire)</b>	<b>1 527.8</b>	<b>1 520</b>	<b>1 526.00</b>	<b>6.1</b>	<b>0.4</b>
<b>RER</b>	<b>476.7</b>	<b>468.8</b>	<b>473.9</b>	<b>5.1</b>	<b>1.1</b>
Ligne A	308.2	302.1	305.1	3.0	1.0
Ligne B	168.6	166.7	168.8	2.1	1.3
<b>BUS (*)</b>	<b>1 078</b>	<b>1 130.6</b>	<b>1215.6</b>	<b>85.0</b>	<b>7.5</b>
Paris	135.1	138.6	138.6	7.9	5.7
Paris Mobilien	199.7	176.4	176.4	7.7	4.4
Noctilien	8.3	8.5	8.5	0.9	10.4
Banlieue et Mobilien	606.7	600.8	624.6	23.9	7.9
Bus Site Propre	20.6	23.4	27.7	5.1	18.4
Tramways	107.4	182.9	223.2	40.3	22
<b>ENSEMBLE</b>	<b>3 082.5</b>	<b>3 119.3</b>	<b>3 215.5</b>	<b>96.2</b>	<b>3.1</b>
<b>AOP</b>	<b>5.4</b>	<b>5.7</b>	<b>5.8</b>	<b>0.1</b>	<b>2.0</b>
STL	4.9	4.7	3.2	-1.5	-31.3
Orlyval	3.2	3.1	3,10	-0.1	-1.8
<b>TRAFIC TOTAL</b>	<b>3 096.00</b>	<b>3 132.9</b>	<b>3 227.6</b>	<b>94.8</b>	<b>3.0</b>

(\*) Décomposition du service de référence par sous réseaux fixée par le contrat STIF 2012-2015



ANALYSE PAR TITRES							
	CONTRAT 2008-2011				CONTRAT 2012-2015		
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Recettes Directes brutes</b>							
<b>(en millions d'euros courants HT)</b>							
Résultats annuels	1941.5	1973.4	2044.3	2138.6	2193.4	2249.9	2 243.1
Evolution année n / année n-1	+4.3%	+1.6%	+3.6%	+4.6%	+2.6%	+2.6%	-0.3%
<b>Recettes Directes par titres</b>							
<b>Billets (y compris carnets)</b>	<b>666.9</b>	<b>671.4</b>	<b>692.0</b>	<b>722.5</b>	<b>732.2</b>	<b>749.6</b>	<b>746.9</b>
Ticket +	504.4	512.6	526.9	550.3	558.3	570.5	568.2
Billets banlieue origine destination	149.1	145.1	150.00	160.1	161.4	161.00	160.5
Divers	13.1	13.8	15.1	17.2	17.5	18.1	18.2
<b>Titres Annuels</b>	<b>584.4</b>	<b>625.6</b>	<b>657.8</b>	<b>684.9</b>	<b>710.5</b>	<b>747.4</b>	<b>753</b>
Carte intégrale	342.2	375.3	398.9	422.00	443.4	485.8	497.6
Imagine 'R'	139.4	144.9	150.1	154.2	158.9	159.2	159.4
Emeraude et Améthyste	94.4	97.6	101.00	100.9	100.7	95.6	89.4
Abonnements RER, Police, ONAC.	7.4	7.8	7.9	7.7	7.5	6.8	6.6
<b>Forfaits mensuels +hebdomadaires</b>	<b>596</b>	<b>579.5</b>	<b>594.6</b>	<b>621.4</b>	<b>637.2</b>	<b>638.6</b>	<b>632.3</b>
Forfait NAVIGO mois	513.9	507.9	523.9	547.8	564.4	565.7	565.8
Forfait ST mensuel	21.1	21.1	22.8	23.6	23.3	23.4	24.6
NAVIGO Hebdomadaire	82	71.6	70.6	73.6	72.8	72.8	66.4
Forfait CST Hebdomadaire	1.9	2.1	2.3	2.4	2.4	2.6	2.5

	Carte Hebdomadaire 12 voyages	0.1	0.1	0.1	0.03	0.02	0.01	0.01
	<b>Forfaits courts</b>	<b>71.2</b>	<b>73.7</b>	<b>74.9</b>	<b>78.8</b>	<b>82.8</b>	<b>88.4</b>	<b>83.8</b>
	Mobilis, Ticket Jeune, Titre congrès	30.1	31.2	30.3	31.6	31.6	33.4	33.4
	Paris-Visite	41.1	42.5	44.6	47.2	51.2	54.9	50.4

### Mesures tarifaires impactant l'exercice

- Par Décision du Conseil d'Administration du STIF datée du 13 Décembre 2013 :  
Relèvement des tarifs publics des titres de + 2,42 % en moyenne pour la RATP au 1 er Janvier 2014 pour compenser la hausse de la TVA de 7% à 10 % . Cependant, ces augmentations étant insuffisantes pour compenser la hausse réelle de cette taxe, la RATP a subi une perte de 3,6 M€ HT (01/01/2014) en 2014.
- Par décision du conseil d'administration du STIF du 05 Mars 2014 et à compter du 12 Avril 2014 : Le dézonage des forfaits Navigo Mois, Annuel, Améthyste et TST Mois a été étendu aux périodes de vacances scolaires de la zone C (hors grandes vacances) :Pâques, Toussaint , Noel et Hiver : L'impact sur les RD de la RATP a été de -2,5M€ HT (01/01/2014) en 2014.

### Ventes d'abonnements

En 2014, les ventes de titres annuels sont en progression de 2,3% (contre 0,6% en 2013) dynamisées uniquement par les ventes de Navigo Annuel. La facilité d'utilisation du titre séduit toujours plus de clients, en particulier dans un contexte de rationalisation des dépenses. Les forfaits Imagine R sont par contre en situation de stabilité (+0.2% de ventes) : leur population cliente évolue peu. En ce qui concerne le titre Améthyste, l'évolution négative des ventes (-0.4%) s'explique par la réforme du parcours client et des changements des conditions d'attribution par les départements.

Les ventes de forfaits Navigo mois et semaine fléchissent de 0.4%. Les ventes de Navigo semaine, qui n'a pas bénéficié des mesures successives de dézonages, sont en fort recul (-8.3%). A l'inverse les ventes de Navigo mois progressent légèrement (+0.4%).

### Ventes de forfaits courts

Les ventes des forfaits courts sont en net recul (-2.7%), en conséquence principalement de la baisse des ventes de Paris Visite (-6.1%). Le positionnement tarifaire élevé du titre, ainsi qu'une activité touristique modérée, expliquent ce recul. Par ailleurs, les ventes << grands comptes >> de ce titre baissent particulièrement (politique commerciale plus stricte) tandis que les ventes sur les réseaux se maintiennent. Les ventes de titres Mobilis et Ticket Jeune WE sont également en baisse, respectivement de 1,3% et 1,9%, notamment à cause du dézonage.

## **Ventes de billets**

Sur l'ensemble de l'année 2014, les ventes de la billetterie sont en baisse de 0.7% par rapport à 2013 après reconstitution des jours de gratuité de Mars. Cette baisse est inférieure à celle de l'an dernier (-0.2%). Fortement impactés par les effets des dézonnages, les billets banlieue sont à l'origine de la plus grande partie de cette diminution (-3.8% sur l'année), sans que la hausse des ventes de compléments de parcours ne parvienne à la compenser.

Les ventes de tickets T+ sont en léger recul (-0.1%), principalement touchées par la baisse des ventes de carnets plein tarif (-1.7%) désavantagées par les dernières augmentations tarifaires au profit du prix du ticket à l'unité resté stable. Ainsi, les ventes de ticket T+ à l'unité sont en hausse de 5.5%, résultat des évolutions différenciées de ticket à l'unité (+7.4%) et du ticket d'accès à bord (-2.2%).

Enfin, malgré la hausse générale du trafic aérien constatée par ADP, seules les ventes de tickets Orlybus progressent (+2.6%) tandis que celles de Roissybus diminuent (-1.3%) en lien avec un positionnement moins avantageux.

## CHAPITRE IV

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE, LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE L'EMETTEUR
--

### 4.1 - Comptes des derniers exercices

En annexe, sont joints les rapports annuels et les données financières relatifs à l'exercice 2014. (Rapport de gestion validé par le conseil d'administration du 13 Mars 2015) et le rapport des Commissaires aux Comptes sur les comptes consolidés 2014.

### 4.2 - Renseignements concernant l'évolution récente et les perspectives d'avenir

L'année 2014, confirme les résultats 2013 et affiche une progression malgré une conjoncture économique dégradée impactant le trafic payant et les prix.

Ce résultat est obtenu avec les évolutions suivantes :

#### Le chiffre d'affaires

La progression du chiffre d'affaires atteint +1.9 % en 2014 soit 4 676 M€.

Il comprend les recettes voyageurs, tarifées sur décision du STIF et les différents concours du STIF.

Les recettes voyageurs à 2 234 M€ baissent de -0.7 % dont -0.2% au titre des tarifs publics moyens, -0.4% au titre de la gratuité.

Les contributions du STIF à 2080 M€ augmentent de 86 M€, soit +4.4% par rapport à 2013. Cette variation comprend principalement :

- + 45M€ liés à l'offre nouvelle (pour un total d'offre de 47 M€ dont 2 M€ de recettes voyageurs)
- +29 M€ résultant de l'indexation STIF
- + 4 M€ liés au tarif public voyageurs (le STIF a décidé de ne pas répercuter la totalité de la hausse de la TVA au 1<sup>er</sup> Janvier 2014).
- +6 M€ d'impact des réformes tarifaires.
- + 6 M€ de volume tarifaire
- +9 M€ de gratuité
- -13 M€ de partage du risque trafic
- + 4 M€ de bonus/malus et de pénalités
- - 7 M€ d'ajustement de la contribution investissements (article 91)

L'évolution par causes des produits du contrat est détaillée dans le tableau intitulé << évolution des produits du contrat>>.

Les recettes à 343 M€ progressent de +5.1% et les compensations par des tiers à 19 M€ sont stables .

## **Les charges de fonctionnement nettes**

L'énergie est en baisse de -15M€ sous l'effet de la baisse du prix du pétrole et du volume de l'électricité (hiver doux, relamping LED et nouveaux matériels roulants moins énergivore) et du chauffage (hiver doux).

L'évolution des MACE à +34 M€ soit +5.0% se décompose en une hausse des MACE Transport (+26M€ dont 7 M€ d'effet méthode IXXI et Promo Metro) et une hausse des MACE Hors Transport (+8M€) qui trouve sa contrepartie dans une hausse des produits comptables (21 M€).

Les frais de personnel augmentent de + 654 M€ soit +2.6%. A noter une hausse des effectifs moyens départements qui passent de 42 177 à 42 436 sous l'effet de l'accroissement d'offre (687 postes) et de la productivité (549 postes), une hausse de la RMPP de 2.8 % (+70 M€) et un effet de noria de -1.3% (-30 M€), soit une MSPA de 1.6%.

L'évolution de 27 M€ des charges de fonctionnement s'explique par

Des effets prix (+31 M€)

- +14 M€ Inflation.
- -13 M€ Prix de l'énergie.
- +30 m€ de MSPA au-delà de l'inflation

Des effets volumes (-4M€) se décomposent de la façon suivante :

- +47 M€ liés à l'offre nouvelle
- -55 M€ de productivité
- +19 M€ de besoins nouveaux
- +11 M€ d'impôts et taxes
- +3M€ d'agents détachés compensés en chiffre d'affaires
- + 4 M€ liés à Promo Metro compensés en chiffre d'affaires
- -33 M€ de frais d'études et de surveillance

## **La CAF**

Atteint 956 M€ en 2014 contre 861 M€ en 2013.

## **Le résultat net**

S'élève à 311 M€ en 2014 contre 284 M€ en 2013.



### **L'excédent brut d'exploitation**

Différence entre le chiffre d'affaires et les charges de fonctionnement atteint 1 203 M€ en 2014 progresse de +59 M€ par rapport à 2013.

### **Les investissements**

Les investissements 2014 (hors titre de participation) s'élèvent à 1 580 M€ pour 1 513 M€ en 2013. Le niveau d'endettement net à 4 977 M€ est en baisse de 242 M€ . L'endettement net a bénéficié d'effets d'aubaines sur Décembre 2014 à hauteur de 123M€ (provenant notamment du Lease tramway et du niveau de dettes fournisseurs). Hors effets d'aubaines, l'endettement net aurait donc été de 5 120 M€ environ.

## Éléments sur les Perspectives 2015

- L'année 2015 l'année de négociation du nouveau contrat à passer entre le Syndicat des Transports d'Ile de France, ou STIF, et la RATP sous un nouveau contexte juridique loi(ORTF)  
Ce nouveau contrat sera signé en tout début 2016 et aura une durée de vie de 5 ans :
- 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.
- En Ile de France,
  - Poursuite des investissements de modernisation au service des voyageurs.
  - Une entreprise en ordre de marche pour le projet Grand Paris.
- Accélération des perspectives de développement en France et à l'international.
- Poursuite des investissements de modernisation en IDF.
- Un effort soutenu d'amélioration de la qualité de service pour les voyageurs.
- Accélération des investissements de maintenance.
- Un engagement soutenu dans le développement durable.
- Un dynamisme soutenu de la RATP hors Ile de France et à l'international.