

Comptes semestriels 2012

Rapport de gestion
Comptes consolidés



Sommaire

Rapport de gestion au 30 juin 2012	5
Comptes consolidés semestriels résumés du groupe RATP au 30 juin 2012 ...	11
Rapport des commissaires aux comptes	34
Attestation des personnes assumant la responsabilité du rapport financier semestriel	35

Rapport de gestion

au 30 juin 2012

Principales évolutions du 1 ^{er} semestre 2012.....	6
Résultats consolidés au 30 juin 2012	7



1. LES PRINCIPALES ÉVOLUTIONS DU 1^{ER} SEMESTRE 2012

1.1 - Pour le transport

La RATP EPIC

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

- les droits de ligne de l'opérateur de transport auront une durée limitée en vue de mises en concurrence ; l'état actuel des textes et informations disponibles conduit la RATP à appliquer IFRIC 12, dès le 30 juin 2012, aux biens de retour (essentiellement le matériel roulant).
- la qualité de gestionnaire d'infrastructures, non soumise à concurrence, est reconnue à la RATP.

Ce nouveau contrat fixe des niveaux d'exigence accrus, et précise la gouvernance des investissements, notamment les responsabilités de la RATP et la procédure d'approbation des investissements par le STIF.

Les résultats de la RATP à fin juin 2012 sont conformes à ceux attendus dans le contrat, dans la ligne du net redressement des équilibres économiques de la RATP réalisé en 2011, sans nouvelle progression en 2012. La RATP bénéficie sur la durée de la productivité annuelle de 1,5% hors effet croissance qu'elle s'était fixée comme objectif de son plan d'entreprise 2008-2012. Toutefois, à fin juin, la RATP n'enregistre pas de boni sur qualité de service en application du nouveau contrat. De plus, le nombre de salariés est stable, avant un pic de départs à la retraite à mi-année, suite aux embauches anticipées dans ce cadre et aux besoins de formation du personnel affecté aux prochaines mises en service de tramways. Compte tenu par ailleurs de mises en service importantes de matériel roulant sur le réseau ferré, l'Ebit reste stable par rapport à fin juin 2011.

La contribution au résultat net atteint 142 M€ pour 153 M€ fin juin 2011 hors plus value de cession de la participation de la RATP dans le capital de Transdev. L'EPIC présente en effet des frais financiers en hausse de près de 10 M€ du fait d'emprunts émis par avance pour bénéficier de l'évolution des taux d'intérêt.

En social, les résultats de l'EPIC permettent de dégager une capacité d'autofinancement de 410 M€ (269 sur l'activité transport et 141 M€ sur l'activité infrastructure), en relative stabilité par rapport aux résultats à fin juin 2011, qui étaient eux même en très forte augmentation.

Les autres évolutions en France

- Un niveau d'activité en nette progression par rapport au premier semestre 2011 :
 - Les gains de positions avec les 3 contrats de la ligne A14 reliant Les Mureaux à la Défense, du réseau de Charleville-Mézières et de la gestion de la gare routière de Rennes ;
 - Une forte croissance organique notamment sur les activités de Transport de Personnes à Mobilité Réduite et sur la zone Centre, le tout en réussissant les échéances importantes de renouvellement des contrats de Bourges, Chateaudun, Moulins, Flexicité 91, ainsi que des contrats scolaires de la zone Centre.
- Un environnement économique plus difficile ayant déjà affecté la fin de l'exercice 2011, mais aussi la hausse générale du coût du gazole, et le durcissement des conditions économiques des contrats notamment en Île-de-France.

- La mise en œuvre bien engagée des plans de redressement dans les filiales reprises suite à l'opération Transdev. A l'exception de Vienne Mobilités, l'ensemble des filiales concernées voient leur redressement bien engagé.
- La réponse à de nombreux appels d'offres en France pour les réseaux de Boulogne sur Mer, Pays d'Olonnes, Chalon sur Saône, Châtelleraut, Sens, Périgueux.

Les autres évolutions à l'international

- L'effet année pleine des activités acquises courant 2011 ou opérées fin 2011, comme les tramways de Manchester (avec comme perspectives supplémentaires une extension de 2 lignes sur le second semestre), le métro d'Alger et les bus de Macao.
- Le succès confirmé de l'Afrique du Sud, avec l'ouverture de la toute dernière station le 7 juin 2012 : le Gautrain est désormais exploité dans son intégralité.
- Des succès commerciaux déterminants pour le développement des activités du groupe aux Etats-Unis et au Maghreb. D'une part, Mac Donald et RATP Dev USA enregistrent des gains majeurs, avec le contrat du réseau d'Austin, qui sera repris pendant l'été 2012, et celui de la future ligne de tramway de Washington DC, prévu pour fin 2013. D'autre part, le groupe s'implante durablement au Maghreb, en devenant, en partenariat avec l'entreprise du métro d'Alger et l'ETUSA, le futur opérateur du tramway d'Alger (reprise fin 2012), d'Oran et Constantine, (des mises en service prévues à horizon 2013). Au Maroc, RATP Dev a remporté, toujours en partenariat, le contrat d'exploitation du tramway de Casablanca, dont l'ouverture est attendue pour fin 2012.
- L'acquisition en renforcement des activités londoniennes d'une société familiale basée à Epsom.
- Les bons niveaux de résultat des contrats asiatiques, à l'exception des difficultés persistantes de Macao.
- Des appels d'offre et plusieurs négociations en cours en Asie.

1.2 - Pour l'ingénierie

Nouveau Systra : fusion effective de Systra, Xelis et Inexia

Rappel : Au 30 juin 2011, les actionnaires de Systra réunis en Assemblée générale avaient mis en place le nouveau Systra. A cette date, RATP et SNCF avaient apporté 49% de Xelis et d'Inexia contre des titres Systra. Avec la mise en place de la nouvelle gouvernance du groupe, les 2 filiales d'ingénierie passaient dès cette phase sous le contrôle exclusif de Systra : elles étaient désormais consolidées par mise en équivalence dans les comptes du groupe RATP.

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

L'intégration complète de Xelis et Inexia est intervenue le 3 janvier 2012, par apport des titres résiduels, et depuis le 1^{er} juillet 2012, la fusion des sociétés Inexia et Xelis au sein de Systra est effective. Sur le plan fonctionnel, le groupe a poursuivi depuis début 2012 les efforts de réorganisation du nouvel ensemble. Le déménagement vers le nouveau siège est prévu pour fin 2012.

Le résultat net part de groupe RATP comprend désormais le palier Systra à 41.92%.

Affaires et Résultats de l'ingénierie

Malgré un ralentissement observé en Asie et au Moyen Orient avec la fin de l'activité du Métro de Dubai, ainsi que les environnement dégradés aux Etats-Unis et au Royaume-Uni, le niveau d'activité du groupe SYSTRA est stable par rapport à juin 2011 avec 2 nouveaux contrats d'importance conclus sur le 1^{er} semestre au Chili et en France, et des avenants sur les contrats LGV Rhin-Rhône, et sur le contrat NSR en Arabie Séoudite. Le niveau d'activité bénéficie également de l'émergence de l'activité en Russie et d'une montée en régime de contrats en Europe du Nord et Orientale.

En terme de résultat, Systra doit faire face à la fragilisation de son niveau de marge avec, en France, des régularisations défavorables de la marge à terme sur plusieurs contrats tramways, et en Asie (Inde et Vietnam principalement), une diminution de la profitabilité sur affaires (qui s'ajoute à la baisse du volume de production). Ces diminutions de marge sont en partie compensées par les bonnes performances des régions Maghreb et Europe Orientale.

2. LES RÉSULTATS CONSOLIDÉS AU 30 JUIN 2012

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

- par rapport au 30 juin 2011, le chiffre d'affaires est impacté d'une part par la disparition de la contribution de l'ingénierie, et d'autre part par la première application de la norme IFRIC 12. A méthode constante, le chiffre d'affaires progresse de 4.5% ;
- le résultat opérationnel, en nette diminution étant donné les éléments non récurrents de 2011 : dénouement des opérations Transdev et Systra, globalement stable sinon ;
- le résultat net part du groupe, d'un montant de 149 M€, en baisse de 82 M€, mais globalement stable hors les éléments non récurrents de 2011 ;
- les capitaux propres, en progression de près de 122 M€ par rapport à fin 2011 ;
- et l'endettement net, en hausse de 280 M€ par rapport à fin 2011.

2.1 - Chiffre d'affaires consolidé

(en millions d'euros)	30 juin 2011 (A)	30 juin 2011 Sans les filiales ingénierie (B)	30 juin 2012 Hors IFRIC 12 (C)	Variation (C-B)	Variation en % (C-B)	30 juin 2012 y compris IFRIC 12
Transport	2 492,5	2 492,5	2 603,2	110,7	4,4 %	2 495,2
EPIC RATP (a)	2 216,7	2 216,7	2 257,6	40,9	1,8 %	2 151,6
RATP Développement, RATPI et IXXI	275,8	275,8	345,6	69,8	25,3 %	343,6
Ingénierie (Groupe Systra et Métrolab)	65,9	0,0	0,0	0,0	-	0,0
Valorisation des espaces	20,4	20,4	21,9	1,5	7,3 %	21,9
Promo Métro	10,0	10,0	10,5	0,5	4,8 %	10,5
Télécommunications	9,8	9,8	10,8	1,0	10,1 %	10,8
Immobilier	0,6	0,6	0,6	0,0	1,7 %	0,6
GROUPE RATP (b)	2 578,8	2 512,9	2 625,1	112,2	4,5 %	2 517,1
Contribution des Filiales (b-a)	362,1	296,2	367,5	71,3	24,1 %	365,5
Contribution des Filiales en %	14,0%	11,8 %	14,0 %	+2,2 pts		14,5 %

L'ensemble de ces éléments, ainsi que des charges consécutives à la refondation de Systra, conduisent à présenter un résultat proche de l'équilibre.

1.3 - Pour la valorisation des espaces

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

Les investissements bruts du groupe s'élèvent à 579 M€, en nouvelle progression par rapport à 2011. Cette hausse est essentiellement imputable aux projets d'extension du réseau de tramways comme le T3 à l'Est et la ligne Villejuif-Athis Mons, ainsi qu'au nouvelles rames ferroviaires pour les lignes A et B du RER, et les lignes 1 et 5 du métro.

D'une façon générale, on observe que la part de la RATP dans les indicateurs reste prépondérante mais l'activité des filiales confirme le dynamisme de sa croissance : le poids des filiales dans l'activité totale du groupe s'établit à 14.5% soit légèrement plus qu'à fin juin 2011, ce qui est d'autant plus remarquable étant donné la disparition de la contribution en chiffre d'affaires de l'ingénierie.

La contribution de la RATP est en baisse apparente de -65 M€ : cette tendance est due à l'effet de l'application de la norme IFRIC 12 dans les comptes consolidés au 30 juin 2012. En effet, la variation réelle de l'activité de l'Epic est de +41 M€, compensée par un impact de -106 M€ de l'IFRIC 12.

La progression d'activité de la RATP hors IFRIC 12, résulte essentiellement de l'actualisation de la rémunération versée par le STIF +2%, d'un accroissement d'offre +0,4% (préparation des ouvertures de tramways, notamment), compensés en partie par des changements de présentation et le durcissement des boni qualité du contrat.

La contribution des filiales est stable. En part relative elle augmente légèrement, la part des filiales dans le total du chiffre d'affaires passant de 14% à 14,5%. Cette stabilité n'est en fait qu'apparente et doit être mise en regard de la disparition de la contribution en chiffre d'affaires de l'ingénierie. On rappellera que les comptes au 30 juin 2011 comprenaient 1 semestre d'activité relative à l'ingénierie, et que celle-ci n'est plus contributive en chiffre d'affaires depuis le 30 juin 2011.

Retraité de l'ingénierie et de l'effet de la norme IFRIC12, l'activité des filiales augmente de près de 24% et la part des filiales dans le chiffre d'affaires du groupe RATP gagne plus de 2 points. Cette croissance d'activité des filiales est principalement portée par les filiales du pôle transport.

Elle s'appuie tout d'abord sur les activités mises en place en 2011 (acquisitions et mises en service). On citera parmi les éléments

2.2 - Résultat opérationnel (Ebit)

(en millions d'euros)	30 juin 2011 (A)	30 juin 2011 Hors produits des opérations Transdev et Systra (B)	30 juin 2012 (C)	Variation (C-A)	Variation (C-B)
Transport	294,0	263,5	262,0	-32,0	-1,5
EPIC RATP (a)	283,0	256,9	256,8	-26,2	-0,1
RATP Développement, RATPI et IXXI	11,0	6,6	5,3	-5,8	-1,4
Ingénierie (Groupe Systra)	47,5	2,3	0,0	-47,5	-2,3
Valorisation des espaces	2,5	2,5	3,0	0,5	0,5
Promo Métro	0,2	0,2	0,3	0,1	0,1
Télécommunications	1,9	1,9	2,3	0,4	0,4
Immobilier	0,4	0,4	0,4	0,0	0,0
GROUPE RATP (b)	344,0	268,3	265,0	-79,0	-3,3
Contribution des Filiales (b-a)	61,0	11,4	8,3	-52,8	-3,2

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

Le résultat opérationnel présente une baisse de 79 M€, dont -26 M€ sur la RATP et -53 M€ sur les filiales. Pour la RATP, hors produits non récurrents de 2011, l'Ebit est stable eu égard aux embauches anticipées et à la montée en régime de l'amortissement du matériel roulant. Retraité des produits non récurrents de 2011, le résultat opérationnel est donc en baisse de -3,2 M€ au titre des filiales, dont -2,3 M€ dus au changement de méthode de consolidation de l'ingénierie, -1,5 M€ observés sur les filiales transport et +0,5 M€ observés sur les filiales de Valorisation des Espaces.

Concernant les filiales transport, le profil de rentabilité est fortement marqué par les cycles contractuels des affaires, avec la fin

les plus significatifs l'acquisition en Grande-Bretagne de la filiale Metrolink en août 2011, les mises en exploitation des opérations de Macao en août 2011, la mise en service du métro d'Alger en novembre 2011, et celle du tronçon 2 du Gautrain en Afrique du Sud. On note encore la hausse d'activité sur l'Italie suite à la fusion, sans dilution ou presque pour le groupe RATP, des réseaux de Modène, Piacenza et Reggio-Emilia dans SETA (ex-ATCM).

La croissance du chiffre d'affaires des filiales transport s'appuie également sur les nouvelles opérations de croissance effectuées sur le 1^{er} semestre 2012 : gain des contrats A14 et de Charleville Mézières, acquisition de la filiale Epsom en Grande-Bretagne. Enfin, elle s'appuie sur de bonnes performances des activités de Transport de Personnes à Mobilité Réduite, des filiales de la zone Centre, et des activités de prestation de service en Algérie.

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

Les sociétés du pôle valorisation progressent encore sur un rythme élevé de 7%.

des activités de pré-exploitation, notamment en Afrique du Sud. Les mises en services importantes et successives sur 2010 et 2011 modifient le profil économique d'ensemble, les phases d'exploitation enregistrant des taux de rentabilité plus faible.

La rentabilité des filiales transport est également affectée par les effets des plans de rigueur en Europe, renforçant les coûts des charges sociales et du gazole, par ailleurs toujours orientés à la hausse. Enfin, le contrat de Macao et celui issu de la fusion des réseaux autour de Modène sont déficitaires. A l'inverse, les plans de redressement des actifs français de l'opération Transdev produisent leurs premiers résultats, et surtout, on note les performances opérationnelles des activités en Algérie.

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

2.3 - Résultat net consolidé

(en millions d'euros)	30 juin 2011 (A)	30 juin 2011 Hors produits des opérations Transdev et Systra (B)	30 juin 2012 (C)	Variation (C-A)	Variation (C-B)
Transport	183,9	153,4	147,6	-36,3	-5,8
EPIC RATP (a)	178,5	152,4	141,9	-36,5	-10,4
RATP Développement, RATPI et IXXI	5,5	1,1	5,7	0,2	4,6
Ingénierie (Groupe Systra)	45,3	0,1	-0,4	-45,7	-0,5
Valorisation des espaces	1,7	1,7	2,1	0,4	0,4
Promo Métro	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1
Télécommunications	1,3	1,3	1,6	0,3	0,3
Immobilier	0,3	0,3	0,2	0,0	0,0
GROUPE EPIC RATP (b)	231	155,3	149,4	-81,6	-5,9
Contribution des Filiales (b-a)	52,5	2,9	7,4	-45,1	4,5

Le résultat consolidé part du groupe passe de 231 M€ au 30 juin 2011 à 149,4 M€ au 30 juin 2012.

La contribution de la RATP atteint 142 M€ au 30 juin 2012, contre 178 M€ au 30 juin 2011, en réalité 152 M€ hors la plus-value de débouclage Transdev, soit une baisse de 10,4 M€ hors éléments non récurrents. Les comptes intègrent en effet la hausse des frais financiers.

La contribution des filiales est de 7,4 M€ au 30 juin 2012 contre 52,5 M€ au 30 juin 2011, en réalité 2,9 M€ si l'on tient compte des produits constatés en 2011 sur les opérations Transdev et Systra. Cette évolution traduit donc une amélioration de 4,5 M€ sur le pôle

transport, de 0,4 M€ sur la valorisation des espaces, et une diminution de la contribution de 0,5 M€ du pôle ingénierie.

Les filiales du pôle transport bénéficient de l'apport des filiales asiatiques mises en équivalence, de produits financiers et d'un poids fiscal moins défavorable.

La contribution globale de l'ingénierie subit la baisse de la rentabilité moyenne des affaires, les difficultés de la filiale américaine, les frais d'intégration des 3 entités et le poids de l'allocation du prix d'acquisition issue de l'opération du nouveau Systra. On soulignera que ces résultats comprennent néanmoins la plus-value de cession de l'ancien siège social.

2.4 - Capitaux propres consolidés

L'évolution des capitaux propres consolidés entre le 31 décembre 2011 et le 30 juin 2012 s'analyse comme suit :

(en millions d'euros)	31 décembre 2011	30 juin 2012	Variation
Transport	2 793,4	2 935,6	142,3
- EPIC RATP (a)	2 783,4	2 915,8	132,4
- RATP Développement, RATPI et IXXI	10,0	19,9	9,9
Ingénierie (Groupe Systra)	59,1	40,8	-18,3
Valorisation des espaces	23,6	21,9	-1,7
- Promo Métro	1,5	1,1	-0,4
- Télécommunications	20,0	18,7	-1,3
- Immobilier	2,1	2,1	0,0
GROUPE RATP (b)	2 876,1	2 998,3	122,2
Contribution des filiales (b - a)	92,8	82,6	-10,2

Globalement le montant total des capitaux propres consolidés passe de 2 876 M€ à 2 998 M€, soit une augmentation de 122 M€ dont 132 M€ pour la RATP, et une diminution de 10 M€ pour les filiales.

Les capitaux propres de la RATP enregistrent principalement le résultat semestriel et l'effet taux d'actualisation notamment.

En ce qui concerne les filiales, on relève en faits saillants :

- L'évolution des filiales de l'ingénierie (-18 M€) en lien avec la finalisation des opérations de refondation de Systra,

- un apport en progression de 10 M€ sur le pôle transport. Pour RATP Développement, la variation du résultat est amplifiée par une hausse des réserves de conversion de près de 5 MEUR, notamment sur les filiales anglaises,

- un apport en légère diminution sur les filiales de valorisation (-2 M€). Cette diminution est observée sur les filiales du pôle télécoms, qui ont distribué l'ensemble de leurs résultats 2011 à la RATP.

2.5 - L'endettement net consolidé

L'évolution de l'endettement net consolidé entre le 30 juin 2011 et le 30 juin 2012 se présente comme suit :

(en millions d'euros)	30 juin 2011	31 décembre 2011	30 juin 2012	Variation	
				juin 2012/ juin 2011	juin 2012/ décembre 2011
Endettement net social EPIC	5 192,9	5 087,6	5 307,1	114,3	219,5
Crédit-bail EPIC et divers	26,4	13,4	19,3	-7,1	6,0
Impact IAS 39	-78,6	-83,0	-81,9	-3,4	1,1
ENDETTEMENT NET EPIC RATP (YC CRÉDIT-BAIL)	5 140,7	5 018,0	5 244,5	103,8	226,6
Endettement net des filiales du Transport	-21,0	-21,4	35,4	56,5	56,8
Endettement net Transport	5 119,7	4 996,6	5 280,0	160,3	283,4
Endettement net Ingénierie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Endettement net Valorisation des espaces	-22,3	-19,6	-23,1	-0,8	-3,5
ENDETTEMENT NET CONSOLIDÉ GROUPE RATP	5 097,4	4 977,0	5 256,9	159,5	279,9
ENDETTEMENT NET DES FILIALES	-43,3	-41,0	12,3	55,7	53,3

La hausse de l'endettement net consolidé entre le 30 juin 2011 et le 30 juin 2012 provient pour l'essentiel de la RATP, mais aussi pour la première fois des filiales, pour près de 35 % de la variation.

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

Pour la première fois, les filiales ne contribuent plus à un désendettement du groupe : si les filiales des sociétés de valorisation présentent toujours une trésorerie nette positive, tel n'est plus le cas des filiales de transport.

RATP Développement a dorénavant un endettement net de 42 M€. D'une manière générale, l'endettement a progressé en lien avec les acquisitions récentes aux Royaume-Uni autofinancées, et l'augmentation de la flotte de RATP Développement.

Notons aussi qu'à fin décembre 2011, le pôle transport enregistrait une trésorerie temporairement excédentaire du fait de RATP International (dénouement des opérations financières sur Systra en 2012).

Comptes consolidés

semestriels résumés du groupe RATP

au 30 juin 2012

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

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

État du résultat global

au 30 juin 2012

Les états financiers sont présentés en milliers d'euros

1. Compte de résultat

	Notes	au 30 juin 2012	au 30 juin 2011
Chiffre d'affaires (dont revenus des actifs financiers en concession 66 M€)	Note 4.1	2 517 099	2 578 795
Autres produits des activités ordinaires	Note 4.1	228 097	30 630
Produits des activités ordinaires	Note 4.1	2 745 196	2 609 425
Achats consommés	(1)	-369 355	-157 814
Autres achats et charges externes		-361 694	-389 867
Impôts, taxes et versements assimilés		-111 693	-95 552
Charges de personnel	Note 4.2	-1 431 867	-1 414 052
Autres charges d'exploitation	Note 4.3	-32 160	-12 694
EBITDA (Excédent Brut d'Exploitation)		438 427	539 446
Dotations aux amortissements	(1)	-169 934	-260 255
Dotations et reprises aux provisions		-2 708	-9 226
Résultat de cession d'actifs	Note 4.4	-1 580	36 872
Effets des opérations du périmètre	Note 4.4	0	35 744
Pertes de valeur		0	-85
Autres produits et charges opérationnels		828	1 500
Résultat opérationnel		265 033	343 996
Produits financiers	Note 4.5	5 353	6 309
Charges financières	Note 4.5	-120 949	-113 352
Résultat avant impôts		149 437	236 953
Quote part dans le résultat des entreprises associées	Note 4.11	3 074	1 416
Impôts sur le résultat		-2 926	-6 430
RÉSULTAT NET DE L'ENSEMBLE CONSOLIDÉ		149 585	231 939
dont Résultat net - Part du groupe		149 356	230 978
dont Résultat - Participation ne donnant pas le contrôle		229	961

(1) La variation s'explique principalement par l'application d'IFRIC 12 à l'EPIC RATP au 30 juin 2012 (cf 4.7)

2. État du résultat global

	au 30 juin 2012	au 30 juin 2011
Résultat net de la période	149 585	231 939
Écarts actuariels nets d'impôt	-11 797	11 598
Couverture de flux de trésorerie nets d'impôt	-1 560	15 094
Écarts de conversion nets d'impôt	4 394	-3 159
Quote part autres éléments du résultat global des mises en équivalence nets d'impôt	-829	-171
PRODUITS ET CHARGES COMPTABILISÉS EN AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL	-9 791	23 362
RÉSULTAT GLOBAL TOTAL	139 794	255 301
Dont:		
Part du groupe	139 648	255 129
Participation ne donnant pas le contrôle	146	173

Le montant des écarts actuariels correspond principalement à l'impact de la diminution du taux d'actualisation entre décembre 2011 et juin 2012.

Les impôts concernent uniquement les filiales, la RATP EPIC ne payant pas d'impôt sur le résultat.

Bilan consolidé

au 30 juin 2012

ACTIF	Notes	au 30 juin 2012	au 31 décembre 2011
Goodwill net	Note 4.8	176 795	167 382
Immobilisations incorporelles	Note 4.9	208 764	352 921
Immobilisations corporelles	Note 4.10	5 690 062	8 632 224
Participations dans les entreprises associées	Note 4.11	150 807	133 696
Actifs financiers disponibles à la vente		9 422	10 088
Instruments financiers dérivés	Note 4.17	343 438	331 056
Autres actifs financiers	Note 4.11	3 405 131	590 525
Impôts différés actifs		10 376	12 715
ACTIF NON COURANT		9 994 795	10 230 607
Stocks et en-cours		173 685	182 034
Clients et autres débiteurs	Note 4.12	979 499	664 154
Créances d'impôt sur le résultat		1 413	1 567
Instruments financiers dérivés	Note 4.19	22 077	16 263
Autres actifs financiers	Note 4.11	863 206	477 221
Trésorerie et équivalents de trésorerie	Note 4.13	878 549	705 374
Actifs détenus en vue de la vente	Note 4.14		10 952
ACTIF COURANT		2 918 429	2 057 565
TOTAL DE L'ACTIF		12 913 224	12 288 172

PASSIF ET CAPITAUX PROPRES	Notes	au 30 juin 2012	au 31 décembre 2011
Dotation en capital		433 367	433 367
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition		250 700	250 700
Réserves		2 164 891	1 854 719
Résultat de la période		149 356	337 330
CAPITAUX PROPRES-PART DU GROUPE		2 998 314	2 876 116
Intérêts minoritaires		10 895	10 312
CAPITAUX PROPRES		3 009 209	2 886 428
Provisions pour avantages aux salariés	Note 4.15	607 871	596 688
Autres provisions	Note 4.16	144 637	138 860
Dettes financières	Note 4.18	6 026 569	6 033 147
Instruments financiers dérivés	Note 4.17	12 993	10 351
Impôts différés passif		24 648	25 857
Autres créditeurs		5 242	6 687
PASSIFS NON COURANT		6 821 960	6 811 590
Autres provisions	Note 4.16	63 356	69 963
Dettes financières	Note 4.18	1 679 443	1 103 428
Instruments financiers dérivés	Note 4.17	28 036	17 842
Fournisseurs et autres créditeurs	Note 4.19	1 308 686	1 396 119
Dettes d'impôt sur le résultat		2 534	2 802
PASSIF COURANT		3 082 055	2 590 154
TOTAL DU PASSIF ET DES CAPITAUX PROPRES		12 913 224	12 288 172

Tableau des flux de trésorerie consolidés

au 30 juin 2012

	au 30 juin 2012	au 30 juin 2011
RÉSULTAT NET TOTAL CONSOLIDÉ	149 585	232 349
Elimination du résultat des mises en équivalence	-3 070	-1 353
Elimination des amortissements et provisions	175 506	279 256
Elimination des effets IFRIC 12	108 319	-
Elimination des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)	1 506	-33 600
Elimination des résultats de cession	-203	-37 844
Elimination des produits de dividendes	0	-25
Elimination impact actualisation	-1 903	-7 217
Capacité d'autofinancement après coût de l'endettement financier net et impôt	429 740	431 567
Elimination de la charge (produit) d'impôt	2 927	6 430
Incidence de la variation du BFR	-79 738	-134 381
Impôts payés	-3 583	-6 110
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	349 346	297 506
Incidence des variations de périmètre	-31 686	-3 882
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-218 031	-549 376
Acquisition de biens mis en concession	-362 505	
Acquisition d'actifs financiers	-150	-34
Variation des prêts et avances consentis	321	-409
Variation du BFR sur investissements et biens mis en concession	-180 800	-167 171
Subventions d'investissement reçues	97 809	205 768
Subventions d'investissement des biens mis en concession	173 092	-
Subventions d'investissement à recevoir	-148 524	-70 010
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	3 885	1 907
Cession d'actifs financiers	-	700
Dividendes reçus	-0	22
Autres flux liés aux opérations d'investissement	195	
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	-666 394	-582 485
Emission d'emprunts	48 220	689 662
Emission de billets de trésorerie	956 500	802 518
Remboursement d'emprunts	-74 477	-518 612
Remboursements de billets de trésorerie	-479 885	-612 463
Variation des intérêts courus non échus	42 813	32 540
Dividendes payés aux minoritaires	-172	-1 310
Autres flux liés aux opérations de financement	18	386
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	493 017	392 721
Incidence de la variation des taux de change	595	-2 136
Variation de la trésorerie	176 564	105 607
Trésorerie d'ouverture	621 866	685 983
Trésorerie de clôture	798 430	791 590
Variation de la trésorerie	176 564	105 607

Tableau de variation des capitaux propres consolidés

au 30 juin 2012

	Capital	Contrevaieur des immobilisations mise à disposition	Réserves de conversion	Écarts actuariels	Variation de juste valeur des AFS	Couverture de flux de trésorerie	Autres réserves	Capitaux propres part du groupe	Intérêts minoritaires	Total capitaux propres
Capitaux propres 31 décembre 2011	433 367	250 700	-1 964	-72 735	1 775	-3 225	2 268 199	2 876 117	10 312	2 886 429
Résultat net de l'exercice							149 356	149 356	229	149 585
Autres éléments du résultat global			4 638	-11 797	-176	-2 456		-9 791	146	-9 646
Résultat global total	-	-	4 638	-11 797	-176	-2 456	149 356	139 565	375	139 940
Autres transactions entre actionnaires							-18 675	-18 675	-441	-19 116
Autres variations							1 307	1 307	649	1 956
Capitaux propres au 30 juin 2012	433 367	250 700	2 674	-84 532	1 599	-5 681	2 400 188	2 998 314	10 895	3 009 209

	Capital	Contrevaieur des immobilisations mise à disposition	Réserves de conversion	Écarts actuariels	Variation de juste valeur des AFS	Couverture de flux de trésorerie	Autres réserves	Capitaux propres part du groupe	Intérêts minoritaires	Total capitaux propres
Capitaux propres 31 décembre 2010	433 367	250 700	-4 517	-41 336	1 165	-17 756	1 945 539	2 567 162	29 886	2 597 048
Résultat net de l'exercice							337 330	337 330	2 004	339 334
Autres éléments du résultat global			2 553	-31 399	610	14 531		-13 706	-570	-14 276
Résultat global total	-	-	2 553	-31 399	610	14 531	337 330	323 625	1 434	325 058
Autres transactions entre actionnaires							-1 428	-1 428	-11 428	-12 857
Autres variations							-13 242	-13 242	-9 579	-22 822
Capitaux propres au 31 décembre 2011	433 367	250 700	-1 964	-72 735	1 775	-3 225	2 268 199	2 876 116	10 312	2 886 428

En 2011, suite à la cession de Transdev, les réserves de couverture et les écarts de conversion ont été recyclés au compte de résultat et ont un impact de +8,3 M€ sur les capitaux propres.

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

Notes annexes

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

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

La société mère, la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) est un EPIC créé par la loi du 21 mars 1948, doté d'une personnalité juridique à laquelle la loi confère le statut de personne morale de droit public et est immatriculée au RCS de Paris.

Son siège social est situé au 54 quai de la Râpée, 75012 PARIS.

La RATP a notamment pour objet l'exploitation de service public de transport en Île-de-France et a pour mission d'être le gestionnaire d'infrastructure de réseaux affectée au transport public urbain de voyageurs fixée par la loi N°2009-1503 du 8 décembre 2009.

Depuis la loi n°2000-1208 relative à la Solidarité et au Renouveau 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'Etat, et les comptes consolidés du Groupe sont intégrés dans les comptes combinés de l'Etat actionnaire.

Les comptes consolidés du Groupe au 30 juin 2012 ont été arrêtés par le Conseil d'administration du 31 août 2012.

1. ÉVÉNEMENTS ET TRANSACTIONS SIGNIFICATIFS SURVENUS AU COURS DU PREMIER SEMESTRE 2012

1.1 Cadre réglementaire et signature du contrat STIF

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

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

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

Ainsi la loi :

- décide que l'exploitation des lignes existantes créées avant le 3 décembre 2009 se poursuivra dans le cadre des conventions en cours conformément aux règles applicables à cette date jusqu'au 31 décembre 2024 pour les services de bus, jusqu'au 31 décembre 2029 pour les services de tramway et jusqu'au 31 décembre 2039 pour les autres services de transports (métro et RER). Ces durées d'exploitation s'appliquent sauf stipulation conventionnelle antérieure manifestant l'accord entre l'autorité organisatrice et l'opérateur prévoyant expressément une date antérieure ; les droits d'exploitation des lignes confiés à la RATP sont désormais limités dans le temps ;

- définit le cadre de rémunération de la RATP dans ses missions de gestionnaire de l'infrastructure et d'exploitant des lignes en assurant une rémunération appropriée des capitaux engagés ;
- à compter du 1^{er} janvier 2010 modifie le régime de propriété des biens historiquement mis à disposition ou créés par la RATP ;
- reconnaît à la RATP la qualité de gestionnaire de l'infrastructure des réseaux de métro et de RER (dans la limite des compétences reconnues à Réseau Ferré de France), dont elle assure l'exploitation à la date du 1^{er} janvier 2010.

Au 1^{er} janvier 2010, les conséquences de cette loi sur le régime de propriété des biens sont les suivantes :

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

Type de biens	Biens de retour	Biens propres	Biens de reprise	Biens propres
Nature des biens	Matériels roulants et matériels d'entretien du matériel roulant.	Biens relatifs à l'infrastructure	Il s'agit de biens nécessaires à l'exploitation : – les centres bus, – certains équipements, ...	Biens affectés aux activités administratives, sociales ou de formation
Biens éligibles à IFRIC 12	Oui	Non	Oui	Non
Modalités de rémunération	L'article 14 du décret N°2011-320 prévoit deux modes de financement : le financement annuel de la dotation aux amortissements pendant la durée de la concession et le rachat des biens à la valeur nette comptable, nette de toute subvention, au terme des droits d'exploitation de la RATP.		Au 30 juin 2012 : - Pas d'information sur les principes et les modalités de rémunération au-delà du contrat STIF 2012-2015. - Pas de mention de valeur de reprise prévue dans le décret N°2011-320 aux termes des droits d'exploitation.	

Le décret d'application N°2011-320 est paru au journal officiel le 25 mars 2011.

Il précise les natures de biens relevant des quatre catégories précitées ci-dessus et indique les dates butoirs pour définir une liste de chacun de ces biens par catégorie et mettre en place les conventions d'indemnisation des actifs transférés et de définition des rémunérations par activité.

Les informations restant à préciser suite à la parution du décret étaient :

- les listes de biens par catégorie devant faire l'objet d'un transfert de propriété qui ont été approuvées par des arrêtés ministériels publiés le 7 novembre 2011, le 13 décembre 2011 et le 5 janvier 2012.
- le contrat pluriannuel 2012-2015 fixant les relations contractuelles entre le STIF et la RATP a été signé le 16 mars 2012. Il précise notamment les rémunérations des deux activités : Gestionnaire d'infrastructure et Opérateur de Transport.

Il reste encore :

- à définir le montant et les modalités de versement des indemnisations du STIF au titre des biens transférés (biens de reprise et biens propres). La RATP et le STIF sont en cours de discussion au sujet des indemnisations. Concernant l'indemnité de transfert de propriété des biens propres, la RATP et le STIF ont prévu conjointement de demander l'arbitrage d'une commission paritaire telle que définie dans le décret d'application de la loi ORTF ;
- à finaliser la liste des biens de reprise qui est toujours en cours d'élaboration au 30 juin 2012 ;
- à mettre en place une convention pluriannuelle entre le STIF et la RATP détaillant les modalités de rémunération versée à la RATP sur les biens de retour conformément au décret N°2011-320 qui prévoit deux modes de financement, le financement annuel de la dotation aux amortissements pendant la durée de la concession et le rachat des biens à la valeur nette comptable, nette de toute subvention, au terme des droits d'exploitation de la RATP.

Dans ce contexte, dans les comptes consolidés du Groupe RATP, la RATP (société mère) a considéré :

- qu'elle dispose des éléments nécessaires pour une application d'IFRIC 12 dans les comptes du 30 juin 2012 sur les biens de retour (périmètre des biens de retour défini, valeur de reprise de ces actifs, conditions et principes de rémunérations définis dans le contrat STIF 2012-2015 et au-delà par le décret N°2011-230) ;
- qu'elle n'est pas en mesure d'appliquer IFRIC 12 au 30 juin 2012 sur les biens de reprise faute de disposer de toutes les informations nécessaires pour appliquer IFRIC 12 à ce périmètre (périmètre restant à finaliser, principes de rémunération non connus au-delà de 2015, modalités et valeur de reprise non déterminées, montant des indemnités au titre des transferts de propriété non disponible) ;
- que la RATP n'est pas en mesure d'effectuer un test de dépréciation au 30 juin 2012 :

- le plan d'entreprise 2020 est en cours d'élaboration, il sera finalisé fin 2012, ce plan d'entreprise permettra d'avoir une vision des flux de trésorerie au-delà de 2015 (date de la fin du contrat STIF-RATP) ;
- les conséquences financières sur l'activité Opérateur de Transport des pertes éventuelles de droits d'exploitation pour le réseau bus à compter de 2025, pour le réseau Tramway à compter de 2029, et pour les réseaux métro et RER en 2039, et plus généralement les conséquences liées à l'ouverture du marché à la concurrence ;
- la définition d'un niveau d'investissements pérenne pour le gestionnaire d'infrastructures au-delà de 2016 dans le cadre de l'estimation de la valeur terminale ;

- la finalisation de la répartition des immobilisations dans le cadre de la répartition de ces biens entre le Gestionnaire de l'infrastructure et l'opérateur de Transport.

Dans l'attente de la finalisation de ces analyses, en l'absence de test de dépréciation, la RATP n'a pas été en mesure au 30 juin 2012 de s'assurer que la valeur d'utilité des actifs était au moins égale au montant pour lequel ils sont inscrits à l'actif de son bilan.

1.2 Développement Groupe RATP

1.2.1 Suite du protocole d'accord pour un nouveau Systra

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

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

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

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

1.2.2 Développement au Royaume-Uni

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

1.3 Fiscalité sur les contributions forfaitaires du STIF

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

A compter de 2010, la RATP facture le STIF sans TVA, conformément à l'analyse exposée à la DLF.

La RATP considère que, quelque soit l'issue de ce dossier, les conséquences de cette position seront neutres sur le résultat 2012 compte tenu du cadre contractuel existant avec le STIF.

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 à l'exception des points mentionnés en 2.2.3.

Les comptes consolidés au 30 juin 2012 ont été établis conformément à la norme IAS 34 relative à l'information financière intermédiaire. S'agissant de comptes résumés au 30 juin, 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 2011 établis selon les normes IFRS.

2.2 - Les principes comptables

Les principes comptables appliqués pour l'établissement des comptes consolidés résumés au 30 juin 2012 sont identiques à ceux décrits dans la note 2 de l'annexe aux comptes consolidés de l'exercice clos au 31 décembre 2011 aux exceptions du point 2.2.3 relatif à la non application d'IFRIC 12 à l'EPIC et au point 2.1 relatif à l'absence de test de dépréciation pour l'EPIC RATP.

2.2.1 S'agissant des normes, interprétations, amendements dont l'application est obligatoire à compter du 1^{er} janvier 2012, l'amendement IFRS7 sur le transfert d'actifs financiers est sans incidence sur les états financiers du Groupe RATP au 30 juin 2012.

2.2.2 S'agissant des normes, amendements, et interprétations d'application non obligatoires en 2012, le Groupe a décidé de ne pas les appliquer par anticipation.

- IAS 1 : Présentation des états financiers – Amendements Présentation des autres éléments du résultat global (06/11).

2.2.3 Application d'IFRIC 12 « Accord de concession de services » A compter du 1^{er} janvier 2012, le Groupe a appliqué IFRIC 12 aux biens de retour de l'EPIC RATP (cf Note 4-7).

2.3 - Estimations et jugements

Pour établir les comptes du Groupe, la Direction doit procéder à des estimations dans la mesure où certains éléments inclus dans les états financiers ne peuvent être précisément évalués. La Direction est amenée à réviser ces estimations en cas de changement des circonstances sur lesquelles elles étaient fondées ou par suite de nouvelles informations ou d'un surcroît d'expérience. Les montants qui figureront dans les futurs états financiers du groupe pourraient différer des estimations actuelles.

Au 31 décembre 2011, le cash collatéral sur les swaps de flux liés aux leases terminés a été reclassé du poste « Trésorerie et équivalents de trésorerie » au poste « Dépôts et cautionnements » au sein des actifs financiers courants afin de mieux refléter le caractère de disponibilité des instruments concernés. L'effet de ce reclassement est reflété directement au bilan consolidé et dans le tableau des flux de trésorerie consolidé pour l'exercice comparatif du 2011 et dans les notes 4.13 et 4.11-2. Ce reclassement est sans effet sur l'endettement financier net présenté en note 4.18.2.

2.4 - Les méthodes d'évaluation spécifiques aux arrêtés intermédiaires

Les contributions du STIF

Le mécanisme de rémunération pour la période 2012-2015 intègre :

- une contribution « C1 » relative aux charges d'exploitation destinée à couvrir les obligations de service public ;
- une contribution « C2 » liée au financement des investissements ;
- et une contribution « C4 » spécifique au financement de l'acquisition du matériel roulant des tramways T3, T5, T6, T7 et T8 (remboursement à l'euro/l'euro des redevances de crédit bail).

Depuis le contrat STIF 2012-2015, ces contributions sont définies pour chacune des activités Gestionnaire d'Infrastructures et Opérateur de Transport.

La contribution C1 se compose de trois éléments :

- une contribution forfaitaire « C11 » couvrant les charges d'exploitation de l'opérateur de transport et du gestionnaire d'infrastructure ;
 - une contribution « C12 » couvrant les impôts et taxes payés à l'euro/l'euro ;
 - 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.
- Les contributions « C11 » et « C2 » sont revalorisées chaque année par l'application d'une formule d'indexation assise sur des indices tel que prévu au contrat STIF.

Ces contributions sont mensualisées de la façon suivante :

- C11 et C13 sont mensualisées de sorte à ce que le montant global constitué de ces contributions et des recettes directes voyageurs suive la saisonnalité de l'objectif de recettes directes voyageurs en volume ;
- C12 est mensualisée au même rythme que les charges d'impôts et taxes comptabilisées ;
- C2 est mensualisée linéairement par douzième à l'exception de la part de contribution C2 relative aux biens de retour dont le traitement appliqué est décrits dans la note 4-7.

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% de l'estimation annuelle.

Intéressement au personnel

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

Avantages postérieurs à l'emploi

Tous les avantages ont fait l'objet d'une nouvelle évaluation au 30 juin 2012.

3. OPÉRATIONS SUR LE PÉRIMÈTRE

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

Sociétés intégrées dans les comptes consolidés en 2012

Développement en France

- Société Compagnie de Transport de Charleville Mezieres

Cette société exploite depuis le 1^{er} janvier 2012, le réseau de bus TAC desservant l'agglomération de Charleville-Mézières suite à un appel d'offres remporté par RATP Dév. Cette société est consolidée depuis le 1^{er} janvier 2012 selon la méthode de l'intégration globale. Depuis le 1^{er} janvier 2012, cette activité a contribué à une progression du chiffre d'affaires de 2,8M€ et a dégagé un résultat à l'équilibre sur le premier semestre 2012.

- Société des Transports Interurbains des Lignes Express

Depuis le 2 janvier 2012, RATP Dév, via sa filiale STILE (Société des Transports Interurbains des Lignes Express), assure l'exploitation de deux lignes d'autocars express (Verneuil/Vernouillet – Orgeval – La Défense et Les Mureaux – La Défense) sur l'autoroute A14. Cette société est consolidée depuis le 1^{er} janvier 2012 selon la méthode de l'intégration globale. Depuis le 1^{er} janvier 2012, cette activité a contribué à une progression du chiffre d'affaires de 1,9M€ et a un impact de 43K€ sur le résultat net part du groupe.

Développement en Grande Bretagne

Dans le cadre de son plan de développement en Grande-Bretagne, RATP développement a signé l'acquisition de 100% de la société HR Richmond, société d'exploitation de lignes au Sud de Londres, mais également des services de transport par autocars de loisirs et autres services délégués. Cette société est consolidée à partir du 19 avril 2012 selon la méthode de l'intégration globale. Le goodwill s'élève à 6,4M€. L'exercice d'affectation du prix d'acquisition sera réalisée dans les douze mois suivant l'acquisition. Depuis le 1^{er} avril 2012, les activités achetées ont contribué à une progression du chiffre d'affaires de 3M€ et ont un impact de 136K€ sur le résultat net part du groupe.

Evolution des méthodes de consolidation en 2012

Suite à l'accord visant à développer l'ingénierie du transport autour de leur filiale commune Systra, le 3 janvier 2012, Systra est devenu actionnaire à 100% de Xélias par apport des 51% du capital de la participation encore détenue par la RATP et de même pour Inexia avec la SNCF (cf événements significatifs Note 1.2). Les impacts de cette sortie de périmètre sont peu significatifs dans les comptes du 30 juin 2012.

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

4.1 - Produits des activités ordinaires

	au 30 juin 2012	au 30 juin 2011
Produits du transport	2 146 868	2 255 288
Produits des activités annexes	53 410	54 393
Recettes hors transport	249 534	268 430
Revenus des actifs financier en concession	67 288	684
CHIFFRE D'AFFAIRES	2 517 099	2 578 795
Opérations de ventes de biens mis en concession	189 413	21
Autres	38 684	30 609
AUTRES PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES	228 097	30 630
PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES	2 745 196	2 609 425

A compter du 1^{er} janvier 2012, en liaison avec l'application d'IFRIC 12, les revenus de l'actif financier en concession sont comptabilisés en chiffre d'affaires, les opérations d'achats et ventes de biens mis en concession sont comptabilisés en autres produits des activités ordinaires et les achats en achats consommés (cf note 4-7).

4.2 - Charges de personnel

	au 30 juin 2012	au 30 juin 2011
Rémunérations	-977 476	-968 090
Charges sociales	-409 004	-397 337
Autres avantages à long terme	3 102	-5 112
Avantages postérieurs à l'emploi	-26 601	-21 796
Participations	-21 887	-21 718
TOTAL CHARGES DE PERSONNEL	-1 431 867	-1 414 052

4.3 - Autres charges d'exploitation

	au 30 juin 2012	au 30 juin 2011
Pertes sur créances clients	-1 000	-1 334
Charges diverses de gestion courante	-31 161	-11 359
TOTAL AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION	-32 160	-12 694

4.4 - Autres produits et charges opération

	au 30 juin 2012	au 30 juin 2011
Résultat de cession d'actifs (1)	-1 580	36 872
Effets des opérations du périmètre (2)	0	35 744

(1) Au 30 juin 2011, la ligne résultat de cession d'actifs correspond principalement au résultat de cession de la société Xélys à Systra (+9,5 M€) et de la cession de Transdev (26 M€).

(2) Au 30 juin 2011, la ligne effets des opérations du périmètre correspond principalement à la mise à juste valeur des sociétés Systra et Xélys suite à la perte de contrôle (+35,7 M€).

4.5 - Charges et produits financiers

Coût de l'endettement	au 30 juin 2012	au 30 juin 2011
Charges d'intérêts des opérations de financement	-111 018	-107 923
Variation cout amorti	-3 354	1 045
Résultat de change sur emprunts	13 010	43 318
Part inefficace CFH		
Part inefficace FVH	-5	-6
Reprise en résultat des opérations de couverture	-1 886	-1 932
Intérêts des dérivés de couverture et de trading	-4 039	-1 894
Juste valeur des opérations de trading	-530	359
Résultat net de change sur dérivés	-13 010	-43 318
TOTAL COÛT DE L'ENDETTEMENT	-120 832	-110 351

Autres charges et produits financiers	au 30 juin 2012	au 30 juin 2011
Revenus des participations	13	21
Produits sur trésorerie et équivalents de trésorerie	4 183	5 251
Résultat du lease hold	853	1 037
Résultat de change liés aux éléments opérationnels	304	-1 387
Autres charges financières	-116	-1 614
TOTAL PRODUITS FINANCIERS	5 353	6 309
TOTAL CHARGES FINANCIÈRES	-120 949	-113 352
RÉSULTAT FINANCIER	-115 596	-107 043

4.6 - Informations sectorielles

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

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

A compter du 1^{er} janvier 2012, le groupe RATP a redéfini ses secteurs opérationnels en liaison avec l'évolution de son reporting interne. En effet, la RATP tient, depuis le 1^{er} janvier 2012, des comptabilités séparées pour les activités de gestionnaire des infrastructures métro et RER (activité Gestionnaire d'infrastructures) et d'exploitant de services de transport public voyageurs (activité Transport). Pour isoler l'activité gestionnaire d'infrastructure, la RATP a créé un département distinct dans l'entreprise : Gestion des Infrastructures. Ce département regroupe 1868 salariés au 1^{er} janvier 2012. Ces deux secteurs présentés correspondent aux secteurs revus régulièrement par le principal directeur opérationnel afin de permettre l'allocation des ressources entre les différents secteurs et d'évaluer la performance en cohérence avec le suivi du contrat STIF.

L'information sectorielle est présentée conformément à la norme IFRS 8 « secteurs opérationnels ».

L'activité du groupe RATP est organisée en deux secteurs :

- Le secteur « Gestionnaire d'infrastructure » (GI) : cette activité correspond à la mission de gestionnaire d'infrastructure de réseaux affectée au transport public urbain de voyageurs fixée par la loi N°2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- Le secteur « Transport » (OT) : cette activité correspond aux activités d'exploitation de services de transport de voyageurs du Groupe y

compris en Île-de-France, en France et à l'étranger. Les fonctions support de la maison mère sont intégrées dans le périmètre de cette activité, y compris pour le support apporté au Gestionnaire d'infrastructures qui fait, par conséquent, l'objet de conventions de cession interne.

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

Les relations financières entre les deux activités ont été transcrites dans environ soixante conventions internes retraçant tous les flux intervenant en 2012.

Au niveau du bilan, les actifs immobilisés corporels et incorporels sont imputés directement conformément aux périmètres définis pour chacune des deux activités. Les subventions d'investissements ont suivi l'affectation de l'actif auquel ils sont rattachés.

Au 1^{er} janvier 2012, une séparation de l'actif immobilisé entre les deux activités a été réalisée sur la base des règles stipulées dans le décret du 23 mars 2011. Cette séparation a été actée officiellement par la publication d'arrêtés ministériels des 7 novembre 2011, 13 décembre 2011, 5 janvier 2012, pour les biens ayant fait l'objet d'un transfert de propriété entre le STIF, l'Etat et la RATP. Les biens déjà antérieurement propriété de la RATP ont été répartis suivant les mêmes principes.

Tableau de synthèse de la répartition des principaux types de biens

Biens	Transport	Gestionnaire d'Infrastructure
Lignes, ateliers de maintenance, postes de redressement tramway	X	
Lignes, ateliers de maintenance, postes de redressement métro		X
Lignes, ateliers de maintenance, postes de redressement RER		X
Postes de commandes centralisées		X
Centres bus	X	
Lignes de bus en site propre	X	
Gares routières	X	
Bâtiments administratifs	X	
Bâtiments sociaux	X	
Plateformes logistiques	X	
Ateliers de maintenance des infrastructures ferroviaires et attachements techniques		X
Matériel roulant voyageurs	X	
Matériel d'entretien du matériel roulant voyageurs	X	
Véhicules de maintenance métro et RER		X
Véhicules de maintenance tramway	X	

Les projets d'investissements en cours au 1^{er} janvier 2012 ont également été affectés à l'activité dont ils dépendent à l'exception des projets en cours relatifs à la construction d'extensions du réseau de transport. Ils sont portés au sein de l'EPIC RATP qui en a la charge par l'activité d'Opérateur de transport public voyageurs, étant donné que le Gestionnaire d'infrastructures n'a pas été doté par les textes législatifs et réglementaires le régissant de la mission de construire de nouveaux réseaux. Ces extensions de réseaux, lorsqu'il s'agit de métro et RER, une fois construites et réceptionnées conformes, sont transférées au patrimoine du Gestionnaire d'infrastructures. A la date de clôture des comptes, ces projets représentent un montant de 93 M€ net de subventions d'investissements.

Au 30 juin 2012

	Gestionnaire d'infrastructures	Transport	Eliminations	Total
Chiffre d'affaires externe	175	2 516 924		2 517 099
Chiffre d'affaires inter-secteur	353 510	62 073	-415 583	-
Chiffre d'affaires	353 685	2 578 997	-415 583	2 517 099
EBITDA	202 033	236 394	-	438 427
Résultat d'exploitation	99 907	165 126	-	265 033
Autres informations				
Dotations aux amortissements	-106 018	-63 916	-	-169 934

Au 30 juin 2011

	Gestionnaire d'infrastructures	Transport	Eliminations	Total
Chiffre d'affaires externe	ND	ND		ND
Chiffre d'affaires inter-secteur	ND	ND	ND	ND
Chiffre d'affaires	ND	ND	-	2 578 795
EBITDA	ND	ND	-	539 446
Résultat d'exploitation	ND	ND	-	343 996
Autres informations				
Dotations aux amortissements	ND	ND	-	-260 256

Compte tenu de la mise en place de la séparation comptable des deux activités au 1^{er} janvier 2012 et de la signature du contrat STIF au premier trimestre 2012 précisant notamment les rémunérations par activité, les données du 30 juin 2011 ne sont pas disponibles.

Au 30 juin 2012

Bilan	Gestionnaire d'infrastructures	Transport	Total
Immobilisations incorporelles et corporelles nettes	4 531 261	1 367 565	5 898 826
Subventions d'investissement	1 973 753	1 620 639	3 594 392
Investissements corporels et incorporels	81 543	136 488	218 031
Acquisition de biens mis en concession		362 505	362 505
Total Actif	6 765 741	6 147 483	12 913 224

Au 31 décembre 2011

Bilan	Gestionnaire d'infrastructures	Transport	Total
Immobilisations incorporelles et corporelles nettes	4 546 236	3 055 333	8 985 145
Subventions d'investissement	1 990 138	1 383 577	3 373 715
Investissements corporels et incorporels	ND	ND	1 499 276
Acquisition de biens mis en concession	ND	ND	ND
Total Actif	6 784 042	5 504 130	12 288 172

4.7 - Contrats de concession

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

- le concédant contrôle ou régule les services devant être fournis grâce aux biens mis en concession et détermine à qui et à quel prix ce service doit être rendu ;
- le concédant dispose d'un contrôle, lorsque l'accord arrive à son terme, sur un quelconque intérêt résiduel significatif dans les biens mis en concession.

A compter du 1^{er} janvier 2012, le Groupe a appliqué IFRIC 12 à l'EPIC RATP sur les biens de retour.

Concernant les biens de reprise, la RATP n'a pas pu appliquer IFRIC 12 sur cette catégorie de biens au 30 juin 2012 (cf § 1-1).

Le contrat STIF signé le 16 mars 2012 entre dans le champ d'application d'IFRIC car :

- la prestation rendue correspond à une mission de service public ;
- le STIF a pour mission de fixer l'offre de transport et d'arrêter la politique tarifaire ;
- les biens nécessaires à l'exploitation sont des biens de retour et des biens de reprise, le STIF contrôle un intérêt résiduel significatif à la fin de la concession sur ces biens ;
- pour les biens de retour, matériels roulants et matériels d'entretien du matériel roulant, à la date de fin des droits d'exploitation, le STIF rachète les biens à leur valeur nette comptable nette de subventions ;
- pour les biens de reprise, biens nécessaires à l'exploitation (dont les centres bus, ...), le STIF a une option de rachat à la date de fin des droits d'exploitation des lignes de transport.

Les contributions versées par le STIF à la RATP sont constituées notamment d'une contribution C2 dédiée au financement des investissements, correspondant à la rémunération des capitaux engagés dont la couverture des frais financiers et couvrant

les charges nettes d'amortissements provisionnelles. Cette contribution vient notamment diminuer la valeur de la créance financière.

En application de l'interprétation IFRIC 12, les biens mis en concession ne peuvent être inscrits au bilan de la RATP en tant qu'immobilisation corporelle. Concernant le traitement comptable des biens de retour, le financement de ces biens est assuré via le remboursement des dotations aux amortissements et la valeur nette comptable à la date de fin de droits d'exploitation. Le modèle de l'actif financier est appliqué dans la mesure où la RATP bénéficie de la part du STIF d'un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie jusqu'à la fin de la période de concession indépendamment de la fréquentation des usagers

Les actifs financiers en concession correspondent donc à la valeur nette comptable nette de subventions des biens de retour à la date d'arrêté des comptes. Ils s'élèvent à 3 059 M€ au 1^{er} janvier 2012 (comptabilisée en immobilisations incorporelles et corporelles au 31 décembre 2011) et 3 141 M€ au 30 juin 2012. La part à moins d'un an de cette créance est comptabilisée dans les autres actifs financiers courants, la part supérieure à un an est comptabilisée en autres actifs financiers non courants.

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

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

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

Les impacts au 30 juin 2012 sur le bilan, le compte de résultat et le tableau de flux de trésorerie sont les suivants :

Actif du Bilan

Actif	au 31 décembre 2011	IFRIC12	au 01 janvier 2012	au 30 juin 2012
Goodwill net	167 382		167 382	176 795
Immobilisations incorporelles	352 921	-159 904	193 017	208 764
Immobilisations corporelles	8 632 224	-2 889 189	5 743 035	5 690 062
Participations dans les entreprises associées	133 696		133 696	150 807
Actifs financiers disponibles à la vente	10 088		10 088	9 422
Instruments financiers dérivés	331 056		331 056	343 438
Autres actifs financiers	590 525	2 695 719	3 286 244	3 409 711
Impôts différés actifs	12 715		12 715	10 376
ACTIF NON-COURANT	10 230 607	-353 374	9 877 233	9 999 375
Stocks et en-cours	182 034		182 034	173 685
Clients et autres débiteurs	664 154		664 154	979 499
Créances d'impôt sur le résultat	1 567		1 567	1 413
Instruments financiers dérivés	16 263		16 263	22 077
Autres actifs financiers courants	477 221	353 374	830 595	858 626
Trésorerie et équivalents de trésorerie	705 374		705 374	878 549
Actifs détenus en vue de la vente	10 952		10 952	0
ACTIF COURANT	2 057 565	353 374	2 410 939	2 913 849

Compte de résultat

	30/06/2012 Avant IFRIC12	Annulation dotation aux amortissements (1)	Annulation Contribution C2 (2)	Rémunération de l'actif financier en concession (3)	Opération d'achats / ventes (4)	30/06/12 Après IFRIC12
Chiffre d'affaires	2 625 418		-175 607	67 288		2 517 099
Autres produits des activités ordinaires	38 684				189 413	228 097
PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES	2 664 102	-	-175 607	67 288	189 413	2 745 196
Achats consommés	-179 942				-189 413	-369 355
Autres achats et charges externes	-361 694					-361 694
Impôts, taxes et versements assimilés	-111 693					-111 693
Charges de personnel	-1 431 867					-1 431 867
Autres charges d'exploitation	-32 160					-32 160
EBITDA (EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION)	546 746	-	-175 607	67 288	-	438 427
Dotations aux amortissements	-278 253	108 319				-169 934
Dotations et reprises aux provisions	-2 708					-2 708
Résultat de cession d'actifs	-1 580					-1 580
Effets des opérations du périmètre	0					0
Pertes de valeur	0					0
Autres produits et charges opérationnels	828					828
RÉSULTAT OPÉRATIONNEL (EBIT)	265 033	108 319	-175 607	67 288	-	265 033

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

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

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

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

4.8 - Goodwill

	au 30 juin 2012	au 31 décembre 2011
A L'OUVERTURE DE LA PÉRIODE	167 382	74 970
Acquisitions par voie de regroupement d'entreprises	5 356	89 679
Différences de change, net	4 057	2 733
A LA CLÔTURE DE LA PÉRIODE	176 795	167 382

La variation de l'exercice correspond principalement à l'entrée de périmètre de la société HR Richmond.

4.9 - Immobilisations incorporelles

Valeurs brutes	au 31 décembre 2011	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Changement de méthode (1)	Variation de périmètre	au 30 juin 2012
Droit au bail	2 668	0	0	0	0	2 744	5 413
Frais de recherche et développement	188 893	0	0	16 000	-170 362	28	34 559
Concessions, brevets et droits similaires	368 355	283	-114	12 391	0	65	380 980
Autres immobilisations incorporelles en cours	71 329	7 641	0	-11 144	14 584	1 258	83 669
Fonds commercial	1 848	0	0	0	0	5	1 852
TOTAL VALEURS BRUTES	633 094	7 925	-113	17 248	-155 778	4 101	506 474

Amortissements et dépréciations	au 31 décembre 2011	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprise	Reclassements	Changement de méthode (1)	Variation de périmètre	au 30 juin 2012
Droit au bail	-1 232	-45	0	0	0	-191	-1 468
Frais de recherche et développement	-18 498	-3 181	0	0	3 130	-28	-18 577
Concessions, brevets et droits similaires	-254 543	-15 200	90	-7	0	-44	-269 704
Autres immobilisations incorporelles	-5 273	-1 773	8	-1	0	-287	-7 325
Fonds commercial	-628	-3	0	0	0	-5	-636
TOTAL AMORTISSEMENTS ET DÉPRÉCIATIONS	-280 173	-20 203	98	-8	3 130	-554	-297 710
VALEURS NETTES	352 921	-12 279	-16	17 240	-152 648	3 547	208 764

(1) Le changement de méthode correspond à l'application d'IFRIC 12 à l'EPIC RATP (cf note 4-7).

4.10 - Immobilisations corporelles

Valeurs brutes	au 31 décembre 2011	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variation de périmètre	Changement de méthode (1)	au 30 juin 2012
Terrains	804 651	0	-52	132	456	0	805 186
Immeubles de placement	1 077	0	0	0	0	0	1 077
Constructions	7 715 140	243	-1 492	49 157	1 371	0	7 764 419
Installations Techniques, Matériels, outillage industriel	4 736 947	1 771	-2 623	29 377	1 663	-59 036	4 708 099
Matériels de Transport	5 513 963	17 699	-103 995	483 110	33 799	-2 313 798	3 630 778
Autres immobilisations corporelles	211 529	402	-533	2 065	1 599	0	215 062
Immobilisations corporelles en cours	2 725 928	558 011	0	-581 517	53	-708 403	1 994 073
Subventions d'investissement	-5 393 508	-318 250	50 311	45	-2 089	-1 116	-5 664 607
TOTAL VALEURS BRUTES	16 315 726	259 875	-58 384	-17 630	36 852	-3 082 353	13 454 086

Amortissements et dépréciations	au 31 décembre 2011	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprise	Reclassements	Variation de périmètre	Changement de méthode (1)	au 30 juin 2012
Terrains	-34	0	0	0	0	0	-34
Immeubles de placement	-817	0	0	0	0	0	-817
Constructions	-3 003 611	-85 224	1 421	61	-198	0	-3 087 552
Installations Techniques, Matériels, outillage industriel	-3 191 012	-101 519	2 341	142	-1 013	4 520	-3 286 540
Matériels de Transport	-3 346 442	-118 639	95 319	90	-21 244	101 322	-3 289 593
Autres immobilisations corporelles	-161 379	-7 917	510	-230	-686	0	-169 702
Immobilisations en cours	0	0	0	0	0	0	0
Subventions d'investissement	2 019 793	717	49 704	0	1	0	2 070 215
TOTAL AMORTISSEMENTS ET DÉPRÉCIATIONS	-7 683 502	-312 581	149 294	63	-23 140	105 842	-7 764 024
VALEURS NETTES	8 632 224	-52 706	90 910	-17 567	13 712	-2 976 511	5 690 062

(1) Le changement de méthode correspond à l'application d'IFRIC 12 à l'EPIC RATP (cf note 4-7).
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.

4.11 - Participations dans les entreprises associées et autres actifs financiers

4.11.1 - Participations dans les entreprises associées

Sociétés du groupe	au 30 juin 2012				au 31 décembre 2011			
	% de contrôle	Quote-part Situation nette	Dont Résultat	Total Actif	% de contrôle	Quote-part Situation nette	Dont Résultat	Total Actif
LFI (1)	11,71	3 695	104	ND	12,66	2 170	61	ND
Tram Di Firenze	24,90	292	292	85 308	24,90	0	63	64 734
LFI Services (1)	Sortie de périmètre	Sortie de périmètre	Sortie de périmètre	ND	12,66	1 793	57	ND
TFT Spa	11,71	1 757	67	ND	12,66	1 824	34	ND
SELT	24,99	865	121	7 373	24,99	745	166	4 591
Groupe Systra	41,92	101 235	-386	ND	39,66	88 474	447	436 910
RFT Spa (1)	11,71	157	8	ND	12,66	161	28	ND
Alexa (1)	Sortie de périmètre	Sortie de périmètre	Sortie de périmètre	ND	39,00	-110	-10	ND
VTCL	45,00	9 342	8	ND	45,00	8 919	71	46 386
VT Korea	45,00	10 000	-1	793	45,00	9 763	-131	1 043
HERM	45,70	-36	4	11 121	48,00	191	2	11 121
Nanjing JV	22,05	94	114	24 968	22,05	161	122	32 289
Tramway Hong Kong	45,00	16 177	906	35 738	45,00	14 592	1 235	32 784
Séoul Ligne 9	36,00	1 545	633	11 095	36,00	879	1 058	9 168
Nanjing Anqing	16,27	1 031	227	14 406	16,27	770	151	14 303
Nanjing Huabei	11,47	809	133	11 509	11,47	650	104	11 653
Nanjing Huainan	18,32	1 707	125	22 724	18,32	1 527	238	19 561
Nanjing Luhe	22,05	359	265	9 368	Hors périmètre	Hors périmètre	Hors périmètre	Hors périmètre
Nanjing Maanshan	13,23	1 674	497	21 473	13,23	1 122	165	21 936
Nanjing Pukou	22,05	158	72	5 764	Hors périmètre	Hors périmètre	Hors périmètre	Hors périmètre
Mumbai	31,50	38	8	514	31,50	30	15	461
Odulys	35,00	-93	-123	ND	35,00	30	6	ND
TOTAL		150 807	3 074			133 696	3 884	

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

4.11.2 - Autres actifs financiers non courants et courants

	au 30 juin 2012	au 31 décembre 2011
Prêts Lease	492 660	494 615
Prêts CIL	55 985	51 494
Prêts et autres créances	48 403	17 535
Actifs financiers en concession (1)	2 808 170	27 136
Provisions sur autres actifs financiers	-87	-255
AUTRES ACTIFS FINANCIERS NON COURANTS	3 405 131	590 525
	au 30 juin 2012	au 31 décembre 2011
Prêts CIL	704	3 611
Actifs financiers en concession (1)	353 374	
Créances rattachées à des participations	841	32
Cash collatéral liés aux lease	508 287	473 578
AUTRES ACTIFS FINANCIERS COURANTS	863 206	477 221

(1) Cf Note 4.19

4.12 - Clients et autres débiteurs

	au 30 juin 2012	au 31 décembre 2011
Créances clients	246 222	202 560
Perte de valeur des créances clients	-10 230	-10 111
Créances clients	235 992	192 450
Paievements versés d'avance	18 464	17 699
Charges constatées d'avance	53 055	48 124
Créances sur l'Etat et autres collectivités	237 001	190 820
Créances diverses	438 957	220 581
Provisions	-3 969	-5 521
Autres débiteurs	743 508	471 704
TOTAL CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS	979 499	664 154

	au 30 juin 2012	au 31 décembre 2011
Montant créances dépréciés en debut d'exercice	-10 111	-13 252
Dotations de l'exercice	-466	-3 361
Reprises de l'exercice non utilisées	0	-287
Reprises de l'exercice utilisée	346	6 790
MONTANT CRÉANCES DÉPRÉCIÉS EN FIN D'EXERCICE	-10 230	-10 111

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

4.13 - Trésorerie et équivalents de trésorerie

	au 30 juin 2012	au 31 décembre 2011
Valeurs mobilières de placement	628 286	565 212
Disponibilités	250 263	140 162
TOTAL	878 549	705 374

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

	au 30 juin 2012	au 31 décembre 2011
Trésorerie et équivalents de trésorerie (bilan)	878 549	705 374
Concours bancaires courants	-80 120	-83 508
Trésorerie de clôture du TFT	798 430	621 866

4.14 - Actifs détenus en vue de la vente

	au 30 juin 2012	au 31 décembre 2011
Xélis	0	10 952
TOTAL	0	10 952

Les valeurs (Xélis) détenues au 31 décembre 2011 ont été cédées au cours du premier semestre 2012 (cf Note 1.2.1).

4.15 - 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 2012	au 31 décembre 2011
Provision pour indemnités départ à la retraite	278 809	257 228
Provision pour allocation décès des retraités	35 697	32 327
Provision pour indemnités décès des actifs	12 869	12 159
Provision pour cessation anticipée d'activité	3 686	3 487
Provision pour bonification du taux de plan épargne entreprise (PEE) des retraités et futurs retraités	31 056	31 952
Provision pour rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités	175 564	177 818
Provision pour retraites filiales étrangères	8 262	16 686
TOTAL AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI	545 943	531 658
Provision pour cessation progressive d'activité	12 303	16 980
Provision pour médaille du travail	15 715	15 009
Provision pour maladie longue durée	5 015	4 294
Provision pour chômage	10 663	10 536
Provision pour rentes maladies professionnelles et accidents du travail des actifs	17 593	17 446
Provision mesures transitoires régime des retraites	639	765
TOTAL AVANTAGES À LONG TERME	61 928	65 030
TOTAL	607 871	596 688

Les avantages sont évalués au 30 juin 2012 au taux de 3% contre 3,5% au 31 décembre 2011.

Une baisse (respectivement une hausse) du taux d'actualisation de 25 points de base aurait un impact à la hausse (respectivement à la baisse) sur les avantages postérieurs à l'emploi de 14,8M€ en contrepartie d'une diminution (respectivement d'une augmentation) des réserves du même montant.

4.16 - Autres provisions

	au 31 décembre 2011	Dotations	Provision utilisée	Provision non utilisée	Reclassement variations de périmètre et taux de change	au 30 juin 2012
Provisions non courantes	138 860	17 098	-5 953	-9 229	3 861	144 637
Démantèlement	76 860	0	-1 931			75 726
Litiges	16 651	4 739	-698	-1 187	319	19 823
Autres charges	8 807	1 651	-120		3 572	13 113
Autres risques	36 543	10 708	-3 204	-8 042	-30	35 974
Provisions courantes	69 963	14 991	-6 932	-4 614	-10 051	63 356
Démantèlement	1 280	0	1 931	0		4 491
Litiges	21 693	5 442	-1 121	-593	256	25 677
Autres charges	18 248	1 045	-3 239		-10 306	4 468
Autres risques	28 741	8 504	-4 504	-4 021	0	28 720
TOTAL DES PROVISIONS	208 822	32 089	-12 886	-13 843	-6 190	207 993

4.17 - Instruments financiers dérivés

	au 31 décembre 2011					
	Actif non courant	Actif courant	Total actif	Passif non courant	Passif courant	Total passif
Cashflow Hedge	331 056	11 676	342 732	10 820	13 179	23 999
Fair value Hedge		-636	-636	-469	50	-419
Non Hedge		5 223	5 223		4 613	4 613
TOTAL	331 056	16 263	347 319	10 351	17 842	28 193

	au 30 juin 2012					
	Actif non courant	Actif courant	Total actif	Passif non courant	Passif courant	Total passif
Cashflow Hedge	343 199	20 707	363 906	12 999	23 069	36 068
Fair value Hedge	239	-3 599	-3 360	-6	1	-5
Non Hedge		4 969	4 969		4 966	4 966
TOTAL	343 438	22 077	365 515	12 993	28 036	41 029

4.18 - Dettes financières

4.18.1 - Détail des dettes financières courantes et non courantes

	au 30 juin 2012	au 31 décembre 2011
Emprunts obligataires	4 962 995	4 998 171
Variation de la juste valeur de la dette obligataire	0	465
Emprunts auprès de la région Île-de-France	251 197	245 617
Emprunts Plan Epargne Entreprise	145 870	153 192
Emprunts liés aux terminaisons de lease	500 456	494 615
Emprunts auprès des établissements de crédit	128 350	102 900
Emprunts liés aux contrats de location financement	31 780	32 887
Dépôts et cautionnements (reçus)	134	1
Autres emprunts et dettes	5 787	5 299
TOTAL DETTES FINANCIÈRES - NON COURANT	6 026 569	6 033 147
Emprunts obligataires	0	0
Emprunts auprès de la région Île-de-France	20 902	23 020
Emprunts Plan Epargne Entreprise	201 061	205 298
Emprunts liés aux terminaisons de lease	4 791	4 791
Emprunts auprès des établissements de crédit	9 694	9 533
Emprunts liés aux contrats de location financement	2 189	2 040
Dépôts et cautionnements (reçus)	222 903	196 294
Billets de trésorerie	991 400	479 885
Autres emprunts et dettes	4 936	400
Concours bancaires	80 113	83 504
Intérêts courus non échus (ICNE)	141 455	98 662
TOTAL DETTES FINANCIÈRES - COURANT	1 679 443	1 103 428
TOTAL	7 706 012	7 136 575

4.18.2 - Calcul de l'endettement net

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

	au 30 juin 2012	au 31 décembre 2011
Dettes financières	7 706 012	7 136 575
Cash flow hedge	-343 199	-330 809
Intérêts courus non échus	-141 450	-98 657
Avance Prêts CIL	-64 422	-64 422
Dépôts et cautionnements (1)	-505 247	-499 406
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-878 549	-705 374
Autres (2)	-516 280	-460 957
ENDETTEMENT NET GROUPE	5 256 865	4 976 950

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

(2) Dont sommes versées en garantie des swaps de flux (dépôt en collatéral) pour 508 M€ au 30 juin 2012.

4.19 - Fournisseurs et autres créiteurs

	au 30 juin 2012	au 31 décembre 2011
Dettes fournisseurs	236 254	238 410
Dettes sur immobilisations	232 344	412 971
Dettes fiscales et sociales	592 357	512 388
Dettes diverses d'exploitation	22 089	20 989
Produits constatés d'avance	77 559	70 631
Autres dettes diverses	148 085	140 729
TOTAL	1 308 688	1 396 119

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

4.20 - Garanties

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

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

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

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

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

Sur une partie des dépôts, correspondant à la date du 30 juin 2012 à 334 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 2012 à 70 M€, le risque de contrepartie est couvert par des contrats de collatéralisation qui imposent en cas de dégradation du rating de ces dépôts en dessous d'un certain seuil la substitution des dépôts par des bons du trésor américains.

Sur la dernière partie des dépôts correspondant à la date du 30 juin 2012 à 149 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 130 M€ et au 30 juin 2012 l'encours est de 114 M€ (elles ont été émises en 2008).

4.21 - Engagements hors bilan

En matière d'investissements en immobilisations, les commandes d'investissements contractées au 30 juin 2012 mais non enregistrées dans les comptes s'élèvent à 2 767 M€ en valeur brute hors quote-part subventionnée contre 2 792 M€ au 31 décembre 2011.

4.22 - Transactions avec des parties liées

La RATP, en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial, est intégralement détenue par l'Etat Français. Par conséquent, elle est liée, au sens d'IAS 24 avec la totalité des entreprises contrôlées par l'Etat Français et applique l'exemption d'IAS 24 limitant les informations à fournir sur les transactions et les soldes bilantiels avec les autres entreprises publiques.

Transactions avec l'Etat et les collectivités publiques

	au 30 juin 2012	au 31 décembre 2011
Ressources du contrat STIF	1 000 825	945 789
Ressources des communes pour le maintien de dessertes déficitaires	9 447	8 005
Subventions d'investissements appelées sur l'exercice (Etat, STIF, RIF et Autres)	269 946	204 730
Emprunts Région Île-de-France souscrits sur l'exercice	1 908	13 637
Créances sur l'Etat et les collectivités	351 510	358 520
Créances sur le STIF	129 750	125 920
Dettes envers l'Etat et les collectivités	90 260	78 510
Dettes envers le STIF	9 080	8 820
Dettes financières envers la RIF	307 261	305 293

Transactions avec les filiales

Les transactions réalisées avec les sociétés en intégration globale sont éliminées en consolidation ; les transactions réalisées avec les sociétés en intégration proportionnelle (part non éliminée) ou par mise en équivalence ne sont pas significatives et relèvent des pratiques habituelles retenues pour des opérations de nature commerciale ou financière réalisées au sein d'un groupe ; elles sont réalisées aux conditions courantes de marché.

Autres transactions dont celles réalisées avec les entreprises du secteur public :

Il s'agit de transactions courantes réalisées à des conditions normales de marché.

4.23 - Sociétés du Groupe

Pôle Transport	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
AlpBus Fournier	France	100,00	100,00	IG	
Autoline Toscane	Italie	100,00	100,00	IG	
Bath Bus Company	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Bombela Operating Company	Afrique du Sud	100,00	51,00	IG	
Bournemouth Transport	Angleterre	100,00	90,01	IG	
Cars Dunois	France	100,00	100,00	IG	
Cars Perrier	France	100,00	100,00	IG	
Cars Saint martin	France	100,00	55,00	IG	
Céobus	France	100,00	100,00	IG	
Champagne Mobilités	France	100,00	100,00	IG	
Cité Bleue	France	50,00	50,00	IP	
CTCM	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
CTVMI	France	100,00	100,00	IG	
CTY	France	100,00	100,00	IG	
Dolomiti Bus	Italie	39,50	39,50	IP	
EL Djazair	Algérie	100,00	100,00	IG	
EM Services	France	100,00	90,00	IG	
Flexcité	France	100,00	85,60	IG	
Flexcité 77	France	100,00	85,60	IG	
Flexcité 91	France	100,00	85,60	IG	
Flexcité 93	France	100,00	85,60	IG	
Flexcité 94	France	100,00	97,00	IG	
Flexcité 95	France	100,00	85,60	IG	
Flexcité 95 TSE	France	100,00	85,60	IG	
Flexcité TAD	France	100,00	100,00	IG	
Fullington Auto Bus Company	Etats Unis	100,00	50,98	IG	
Gembus	France	100,00	100,00	IG	
Gest Spa	Italie	100,00	51,00	IG	
Giraux Eure et Loire	France	100,00	100,00	IG	
H R Richmond Ltd	Angleterre	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
HelvéCIE SA	Suisse	100,00	100,00	IG	
HERM	Italie	45,70	45,70	MEE	
IXXI	France	100,00	100,00	IG	
Jacquemard et Cie	France	100,00	100,00	IG	
La Ferroviaria Italiana (LFI)	Italie	11,71	11,71	MEE	
London United Busways	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Macao	Chine	50,00	32,50	IP	
Mc Donald Transit Associates	Etats Unis	100,00	53,26	IG	
MétoLink	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Mobicité	France	100,00	100,00	IG	
Modène	Italie	19,35	19,35	IP	Conformément aux pactes d'actionnaires exercice indirectement d'un contrôle conjoint
Moulins Mobilité	France	100,00	100,00	IG	
Mumbay	Inde	31,50	31,50	MEE	
Nanjing Anqing	Chine	16,27	16,27	MEE	
Nanjing Huabei	Chine	11,47	11,47	MEE	
Nanjing Huainan	Chine	18,32	18,32	MEE	
Nanjing JV	Chine	22,05	22,05	MEE	

Nanjing Luhe	Chine	22,05	22,05	MEE	Entrée de périmètre
Nanjing Maanshan	Chine	13,23	13,23	MEE	
Nanjing Pukou	Chine	22,05	22,05	MEE	Entrée de périmètre
Odylus	France	35,00	35,00	MEE	
Orlyval Service (OVS)	France	100,00	99,00	IG	
RATP Dév France Investissement	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dév France Services	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Genova	Italie	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Italia	Italie	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Suisse	Suisse	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Suisse TP	Suisse	100,00	100,00	IG	
RATP Dev UK	Angleterre	100,00	100,00	IG	
RATP DEV USA LLC.	Etats Unis	100,00	100,00	IG	
RATP Développement	France	100,00	100,00	IG	
RATP International	France	100,00	100,00	IG	
RFT SPA	Italie	11,71	11,71	MEE	
SCI Foncière RD	France	100,00	100,00	IG	
SCI La Procession	France	100,00	55,00	IG	
SCI Parc de la Sainte Claire	France	100,00	100,00	IG	
SCI Perrier	France	100,00	100,00	IG	
SCI Pimian	France	100,00	100,00	IG	
SCI Sofitim	France	100,00	50,00	IG	
Séoul Ligne 9	Corée	36,00	36,00	MEE	
Société des Lignes Touristiques	France	51,00	51,00	IP	
Société des Transports Interurbains Allier	France	100,00	100,00	IG	
Société des Transports Interurbains Centre	France	100,00	100,00	IG	
Société des Transports Interurbains Haute-Savoie	France	100,00	100,00	IG	
Société des Transports Urbains de Bourges	France	100,00	100,00	IG	
Société des Transports Urbains Vierzon	France	100,00	100,00	IG	
Société d'Exploitation des Lignes Touristiques	France	24,99	24,99	MEE	
SQY BUS	France	100,00	89,52	IG	
STD de la Marne	France	100,00	100,00	IG	
STILE	France	100,00	100,00	IG	Entrée de périmètre
STIVIMMO	France	50,00	50,00	IP	
STIVO	France	50,00	50,00	IP	
TFT SPA	Italie	11,71	11,71	MEE	
TIMBUS	France	100,00	50,03	IG	
TP2A	France	100,00	51,00	IG	
Tram di Firenze	Italie	24,90	24,90	MEE	
Tramway Hong Kong	Hong Kong	45,00	45,00	MEE	
TVM	France	100,00	100,00	IG	
Véolia Transport RATP Asia	France	50,00	50,00	IP	
Vienne Mobilités	France	100,00	100,00	IG	

Voyage Dunois	France	100,00	100,00	IG	
Voyages Desbiolles	France	100,00	100,00	IG	
VT Korea	Corée	45,00	45,00	MEE	
VTCL	Chine	45,00	45,00	MEE	
VTR China	Chine	50,00	50,00	IP	
VTR India	Inde	50,00	50,00	IP	
VTR Korea	Corée	50,00	50,00	IP	

Pôle Ingénierie	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode	Commentaires
Groupe Systra	France	41,92	41,92	MEE	

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

4.24 - Événements postérieurs à la clôture

Néant

Rapport des commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2012

En exécution de la mission qui nous a été confiée par la ministre de l'Economie, 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 1er janvier 2012 au 30 juin 2012, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

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

1 - Conclusion sur les comptes

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

La note annexe 1.1 « Cadre réglementaire et signature du contrat STIF » expose que :

- le Groupe RATP n'a pas été en mesure d'appliquer au 30 juin 2012 l'interprétation IFRIC 12 « Accords de concessions de services » aux biens de reprise de la RATP faute de disposer de toutes les informations nécessaires (périmètre non finalisé, principes de rémunération non connus au delà de 2015, modalités et valeurs de reprise non déterminées, montant des indemnités au titre des transferts de propriété non disponible).
- le Groupe RATP est en cours d'analyse des conséquences financières du nouveau cadre réglementaire et contractuel sur l'estimation des flux de trésorerie futurs des actifs de la RATP. Dans l'attente

de la finalisation de cette analyse, le Groupe RATP n'a pas été en mesure de réaliser les tests de dépréciation des actifs concernés de la société mère afin de s'assurer que leur valeur d'utilité est au moins égale à la valeur pour laquelle ils sont inscrits au bilan.

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

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note annexe 4.7 « Contrats de concession » qui expose les incidences de l'application de l'interprétation IFRIC 12 « Accords de concessions de services » aux biens de retour de la société mère dans les comptes du 1er semestre 2012.

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.

A l'exception de l'incidence 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.

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

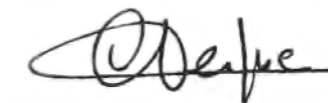
d'activité ci-joint présente un tableau fidèle des événements importants survenus pendant les six premiers mois de l'exercice, de leur incidence sur les comptes, ainsi qu'une description des principaux risques et des principales incertitudes pour les six mois restant de l'exercice.

Le président-directeur général



Pierre Mongin

Le directeur financier



Alain Le Duc

Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 31 août 2012

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit
Gérard Morin

Ernst & Young et Autres
Christine Vitrac



GROUPE RATP

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