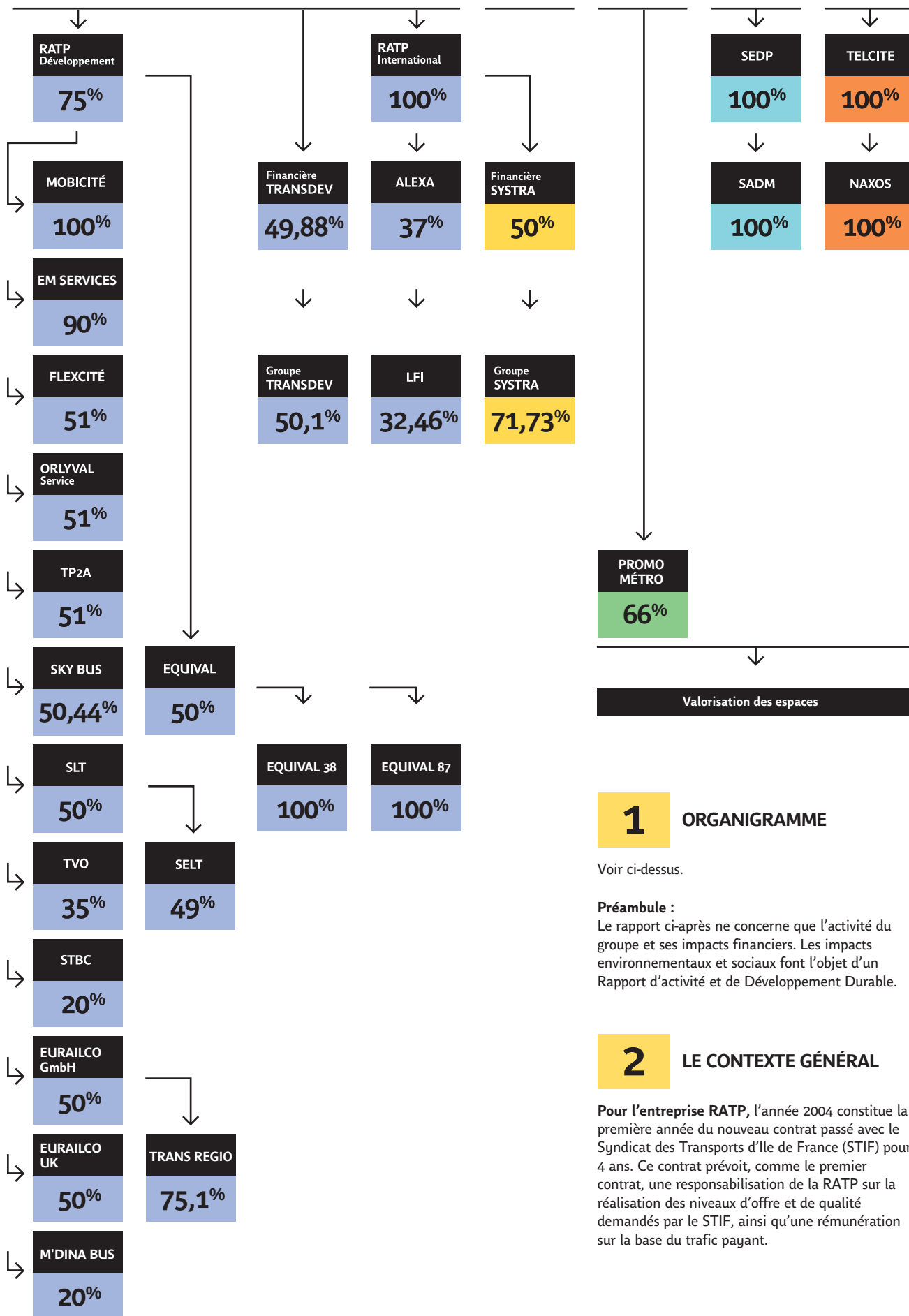


Rapport de gestion

Au 31 décembre 2004

01



1 ORGANIGRAMME

Voir ci-dessus.

Préambule :

Le rapport ci-après ne concerne que l'activité du groupe et ses impacts financiers. Les impacts environnementaux et sociaux font l'objet d'un Rapport d'activité et de Développement Durable.

2 LE CONTEXTE GÉNÉRAL

Pour l'entreprise RATP, l'année 2004 constitue la première année du nouveau contrat passé avec le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) pour 4 ans. Ce contrat prévoit, comme le premier contrat, une responsabilisation de la RATP sur la réalisation des niveaux d'offre et de qualité demandés par le STIF, ainsi qu'une rémunération sur la base du trafic payant.

De bons résultats sont obtenus sur tous les plans pour 2004 : les niveaux de production et de qualité de service requis par le contrat STIF sont satisfaits sur l'année 2004, le niveau de qualité obtenu génère un bonus de 70 % de son maximum, le trafic s'est fortement redressé : + 6,3 %, par rapport à 2003, et atteint 2778 millions de voyages (MV).

Les filiales de la RATP ont dégagé une contribution au résultat net du groupe environ 4 fois supérieure à celle de 2003.

L'ensemble Transports bénéficie à la fois de l'amélioration du résultat net de RATP Développement qui marque une pause dans son investissement commercial tout en enregistrant deux nouveaux succès d'importance à l'international, au Maroc et en Italie, après la Grèce, en 2003 et de la hausse des bénéfices du groupe TRANSDEV qui exploite et concrétise sa stratégie de pénétration par pays, en Australie, au Portugal et au Royaume-Uni.

Le pôle Ingénierie s'améliore nettement en dépit de la persistance de l'effet de change défavorable du Dollar et de la Livre par rapport à l'Euro pour des zones d'activité non négligeables de SYSTRA et de ses filiales. Les efforts d'assainissement et de contrôle des marges sur contrats portent leurs fruits.

L'ensemble des sociétés portant la valorisation du patrimoine RATP parvient à maintenir globalement ses performances avec une hausse plus marquée des bénéfices de PROMO METRO et de NAXOS.

Les variations de périmètre

Le périmètre du groupe s'enrichit donc des derniers succès en date:

- > intégration globale de la société FLEXCITE, filiale de RATP Développement et de ses 2 partenaires, TRANSDEV et l'association GIHP, société de services créée pour coordonner les réponses aux appels d'offres portant sur les transports de personnes à mobilité réduite,
- > mise en équivalence de la société d'exploitation des autobus de Casablanca, M'DINA Bus,
- > intégration globale d'EM Services, filiale à 90% de RATP Développement, chargée de services de conseil en mobilité aux entreprises

La poursuite de la mise en œuvre de l'accord RATP / C3D à travers la création de filiales communes dans les deux secteurs d'excellence du partenariat RATP Développement/TRANSDEV conduit à consolider à partir de cette année en intégration proportionnelle à 50% :
> les filiales sous la bannière EQUIVAL dédiées aux services de la gestion de l'intermodalité pour le compte des opérateurs de transport et des autorités organisatrices. EQUIVAL, qui a racheté la

participation dans EQUIVAL 38 (Isère) et porte la participation dans EQUIVAL 87 (Haute-Vienne), a remporté cette année notamment l'appel d'offre pour l'exploitation de la gare routière de Rennes, > les filiales regroupées sous la bannière EURAILCO qui répondent aux appels d'offres et prennent les participations dans le secteur ferroviaire. Il s'agit pour le Royaume-Uni d'EURAILCO UK et pour l'Allemagne de EURAILCO GmbH qui porte depuis mai 2004 la participation majoritaire dans la société de transport régionale allemande TRANSREGIO.

Par ailleurs, la RATP a racheté la participation minoritaire de CDC Ixis dans PROMO METRO portant ainsi sa participation de 51% à 66% du capital.

Enfin, RATP International solde ses participations dans 2 projets qui n'ont pas abouti : le partenariat industriel au sein de RATP International Investissement et la société SITRAM, suite à l'abandon du projet de tramway dans la ville de Vérone.

3 LES ÉLÉMENTS MARQUANTS AU SEIN DU GROUPE

3.1 Pôle Transports

L'entreprise RATP

Les éléments chiffrés ci-dessous sont ceux des comptes sociaux de la RATP.

Les éléments marquants

Le résultat de la RATP pour 2004, soit 22,5 M€ après intéressement, est obtenu grâce à une progression de 5 % de son chiffre d'affaires, et malgré une progression de ses dépenses transporteur comme l'indique le compte de résultat synthétique ci-dessous sous sa forme économique prévue au contrat STIF :

En M€	2004	2003	Ecart en M€	Ecart en %
Chiffre d'affaires	3 157,1	3 006,9	+150,2	+5 %
Dépenses fonctionnement net	-2 724,7	-2 591,5	(+133,2)	(+5,1 %)
Excédent d'exploitation	432,5	415,4	+17,1	+4,1 %
Amortissements, frais financiers et opérations exceptionnelles	-633,8	-637,6	(-3,8)	(-0,6 %)
Résultat des régimes sociaux (hors surcotisation CNAM)	-444,2	-430,4	(+13,8)	(+3,2 %)
Contribution forfaitaire	677,2	662,8	+14,4	+2,2 %
Résultat brut	31,6	10,2	+21,4	+210 %
Intéressement	-9	-3,7	(+5,3)	(+143 %)
Résultat net	22,5	6,5	+16	+246 %
Capacité d'autofinancement	491,2	472,6	+18,6	+3,9 %

Le chiffre d'affaires

Les recettes RATP s'élèvent à 3 157 M€ contre 3 007 M€ sur l'année 2003 (+5 %).

> Les recettes totales du trafic RATP (rémunération par le STIF de son offre de transport, soit le nombre de titres vendus multipliés par leurs barèmes contractuels) représentent l'essentiel de ce chiffre d'affaires ; elles s'élèvent, après application de la clause de partage des risques sur les recettes avec le STIF, à 2 745 M€. Leur croissance de 4,4 % par rapport à 2003 s'explique pour l'essentiel par celle du trafic payant en volume, qui a dépassé de 1,7 % l'objectif, ainsi que par l'accroissement de l'offre et la révision contractuelle du barème.

> Les recettes complémentaires (118 M€) bénéficient, entre autres, d'une hausse de la contribution incitative à la vente (102 M€, soit +8,9%).

> Les autres recettes (294 M€) sont en progression sensible sous l'effet d'une reprise des activités liées ou connexes au transport, notamment d'une progression de la contribution incitative à la vente (liée à celle des recettes voyageurs collectées pour le compte du STIF par la RATP sur ses réseaux) ainsi que de l'activité publicitaire, de la croissance des pénalités forfaitaires, des prestations externes (ingénierie et travaux refacturés, contrat sur le RER d'Athènes, etc).

Les charges de fonctionnement net

Elles atteignent 2 725 M€ au lieu de 2 592 M€ en 2003 (+5,1 %). Hors incidence de l'évolution des prix soit +1,7 %, le taux de progression en volume soit +3,4 % s'analyse par quatre causes d'évolution :
> dépenses externes ou non reconductibles : comme l'énergie avec le surcoût dû au prix des carburants, compensé toutefois en produits financiers par le jeu d'une couverture financière, les impôts et taxes, les facteurs conjoncturels non reportables dans les frais de personnel : ce type de dépenses représente 50 % du volume mentionné ci-dessus.

> dépenses liées à l'activité directe donc à la croissance du chiffre d'affaires : il s'agit du coût de l'accroissement de l'offre décidé et rémunéré par le STIF, de celui du projet Bus Attitude qui doit réduire le taux de fraude donc augmenter le trafic payant, des dépenses induites par la télébillétique et les abonnements titres longs, etc, elles expliquent +1,1 % en volume.

> besoins nouveaux de gestion : liés notamment à la croissance et au vieillissement du parc à entretenir : leur effet en volume est du même ordre de grandeur : +1,2 %

> productivité : elle finance la moitié des besoins nouveaux de gestion soit -0,6 %.

L'excédent d'exploitation

L'excédent d'exploitation (résultat brut avant contribution forfaitaire, résultat net des régimes sociaux, amortissements, frais financiers et opérations exceptionnelles) s'élève à 432 M€ (13,7 % du CA) en progression de 17 M€ sur celui de l'année 2003 (415 M€).

Après prise en compte des **charges d'entreprise** d'une part (amortissements et régimes sociaux en progression, frais financiers et charges exceptionnelles en diminution) et de la **contribution forfaitaire** d'autre part, le résultat brut RATP avant intéressement ressort à + 31,6 M€ et le résultat net, après application du contrat d'intéressement des salariés, à + 22,5 M€. L'accord d'intéressement 2004-2006 prolonge la démarche de contractualisation opérée avec le STIF en associant les agents à l'atteinte des objectifs de ce contrat : les signataires ont convenu de retenir le résultat financier et le système d'amélioration de la qualité de service comme éléments de référence de cet accord.

La capacité d'autofinancement de l'entreprise s'élève à 491,2 M€, soit +19 M€ de mieux qu'en 2003. Sa croissance est essentielle pour assurer le financement des investissements et leur progression.

Les investissements totaux s'élèvent à 720 M€

Son programme interne financé en propre s'élève à 591 M€, soit 103 M€ de plus que l'an passé. Cette progression est due à 60 % à l'acquisition et la rénovation du matériel roulant dont le montant 2004 (233 M€) contient 95 M€ au titre de l'acquisition des matériels MI2N (+ 54 M€ sur 2003) subventionnés à près des 2/3 par la RIF. Le restant de l'évolution est entièrement consacré à l'entretien et l'amélioration des infrastructures directement liées au transport ou à son support (ateliers, bâtiments, systèmes d'information et sécurité). La totalité des familles d'opérations s'inscrit en hausse avec une mention spéciale pour l'électromécanique, l'entretien et l'aménagement des espaces, l'adaptation et l'entretien des ateliers et bâtiments ainsi que des systèmes d'information

et du réseau d'alimentation en énergie électrique. Par ailleurs l'entreprise, en tant que partenaire des opérations d'extensions dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région, a consacré à ce titre, en 2004, 78 M€, auxquels s'ajoutent 43 M€ pour les opérations hors programmes financés par le STIF et la RIF, totalisant ensemble un montant globalement stable sur celui de 2003. Enfin, 8 M€ ont été consacré en 2004 au Développement hors Ile de France contre 20 M€ l'an passé.

L'endettement financier net au 31 décembre 2004 s'élève à 4 028 M€, soit un niveau très proche de celui enregistré fin 2003 : 4 034 M€. Il tient compte d'un besoin de financement lié aux investissements de 58 M€, le programme interne ne pouvant plus totalement être couvert par la capacité d'autofinancement malgré la croissance de cette dernière.

La quasi stabilité de l'endettement net s'explique par la réduction du besoin en fonds de roulement qui fait plus que compenser le besoin de financement long terme généré par les investissements.

Les concours publics sont en ligne avec ceux anticipés lors de l'établissement du nouveau contrat STIF/RATP. Notamment, la compensation tarifaire, qui résulte de la différence entre les recettes totales du trafic au barème et les recettes voyageurs collectées aux prix publics fixés par le STIF, est à son niveau prévu.

Les filiales de la RATP

Pour les filiales de la RATP, les faits marquants de l'exercice peuvent se résumer comme suit :

- > La récolte par **RATP Développement** des premiers fruits de la prospection commerciale des années antérieures à l'International :
- en Italie, avec l'exploitation du futur Tramway de Florence ;
- au Maroc, avec l'entrée à 20 % dans la nouvelle société d'exploitation des autobus de Casablanca.
- Et en France :

- le bon démarrage d'EM Services, filiale constituée avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris et chargée de services de conseil en mobilité aux entreprises de la Région Ile de France,
- le gain de la délégation de service public pour le transport des personnes à mobilité réduite du Val de Marne,
- un climat assaini entre SQYBUS et la Communauté d'Agglomération de St Quentin en Yvelines avec la signature de l'avenant à la convention d'exploitation,
- et les incertitudes concernant MOBICITE.

> Les bons résultats de **TRANSDEV**, groupe dans lequel la RATP détient 25 %, et dont l'activité a été marquée notamment par :

- l'extension de la franchise Yarra Trams à l'ensemble du réseau du Tramway de Melbourne,
- la mise en service du Tramway de Nottingham,
- le gain du Tramway d'Edimbourg.

Pour les 2 sociétés enfin, la qualité du dossier remis pour l'appel d'offre concernant la Délégation de Service Public des transports en commun de Lyon : si le groupement n'a pas été retenu au final malgré sa supériorité technique et commerciale, le travail accompli aura matérialisé la bonne complémentarité entre les deux partenaires, y compris en France.

3.2 Pôle Ingénierie

L'exercice 2004 est marqué par la poursuite du redressement de SYSTRA dont le résultat net consolidé représente en 2004 + 2 % du chiffre d'affaires, malgré la baisse progressive de l'apport du contrat CTRL, contrat principal portant sur la liaison à grande vitesse entre Paris et Londres, et grâce aux mesures prises à partir du 2^{ème} semestre 2003 pour réorganiser les structures de management, renforcer le contrôle de gestion, maîtriser les marges sur affaires et reprendre en main les filiales.

3.3 Pôle Valorisation du patrimoine

On notera, **pour les Télécommunications**, le tassement du chiffre d'affaires et du résultat net de TELCITE, suite à la renégociation des contrats actuels pour en prolonger la durée minimale garantie et éviter ainsi la sortie des clients, mais avec des tarifs alignés sur le niveau actuel plus faible des prix du marché. Cet effritement est cependant compensé par la contribution désormais largement positive de NAXOS qui bénéficie notamment d'un plan de couverture des stations du métro en radiotéléphonie dépassant le point mort.

PROMO METRO obtient malgré l'augmentation du taux de redevance au profit de la RATP un résultat supérieur à celui de l'année précédente qui avait été grevé par des éléments exceptionnels.

Quant au **pôle immobilier**, il reste stable. On rappellera que le débouclage de l'opération Denfert Montsouris portée par la SADM devrait se traduire par un excédent.

4

LES PRINCIPALES DONNÉES FINANCIÈRES CONSOLIDÉES DU GROUPE RATP

4.1 Evolution du chiffre d'affaires consolidé

Le chiffre d'affaires du groupe augmente de 4,94 %, ce qui représente une évolution comparable à celle de la RATP.

En M€	Chiffre d'affaires consolidé par pôle				Evolution par rapport à 2003
	En volume	En %	En volume	En %	
	2004		2003		
RATP	3 125	94,90%	2 979	94,94%	4,90%
Autres	43	1,32%	33	1,05%	30,30%
Total Pôle Transports	3 168	96,20%	3 012	95,98%	5,18%
Total Pôle Ingénierie	89	2,69%	96	3,06%	-7,29%
Total Promo Métro	17	0,53%	17	0,54%	0,00%
Total Pôle Télécommunications	11	0,35%	12	0,38%	-8,33%
Total Pôle Immobilier	8	0,23%	1	0,03%	N/A*
Total Groupe RATP	3 293		3 138		4,94%

* Non applicable

L'augmentation du chiffre d'affaires des filiales du pôle Transports (+30,30%) traduit la croissance de la RATP (+4,9 %) ainsi que de RATP Développement (+40,8%) et de ses filiales. La baisse du chiffre d'affaires sur le pôle Ingénierie reflète la dégradation des taux de change de la livre anglaise et du dollar américain. La baisse du chiffre d'affaires sur le pôle Télécommunications provient de la renégociation à la baisse des contrats actuels. La hausse du chiffre d'affaires du pôle Immobilier est liée à la cession du terrain des Maraîchers par la SEDP.

4.2 Evolution du résultat net consolidé

En M€	Résultat consolidé		Variation
	2004	2003	2004/2003
			En volume
RATP	18,1	4,8	13,3
Autres	1,7	-1,1	2,8
Total Pôle Transports	19,8	3,7	16,1
Total Pôle Ingénierie	1,1	0,4	0,7
Total Promo Métro	0,9	0,4	0,5
Total Pôle Télécommunications	1,6	1,6	0,0
Total Pôle Immobilier	-0,2	-0,1	-0,1
Total Groupe RATP	23,2	6,0	17,2

Le résultat net part du groupe a été multiplié par près de 4 entre 2003 et 2004. Il ressort à 0,7 % du chiffre d'affaires consolidé alors que la contribution nette des filiales au résultat net du groupe (5,1 M€) représente 3% de leur contribution au chiffre d'affaires net consolidé (168 M€). Ceci traduit l'amélioration des résultats du pôle Transports grâce notamment au ralentissement des frais commerciaux engagés (prospection et réponses aux appels d'offres) et au très bon résultat de la Société des Lignes Touristiques (SLT).

4.3 Endettement net du groupe au 31/12/2004

En M€	Endettement			Pôle		Pôle		Pôle	
	Groupe	RATP	Autres	Transports	Ingénierie	Promo Métro	Télécom.	Immobilier	
Actif financier	650	591	8	599	17	9	5	20	
Dettes financières	4 661	4 649	7	4 656	5	0	0	0	
Endettement financier net*	4 011	4 058	-1	4 057	-12	-9	-5	-20	
dont Crédit bail	30	30		30					
Endettement social RATP		4 028							

* Hors intérêts courus, actifs et passifs financiers liés au leasehold et dépôts et cautionnement.

L'endettement net au 31/12/2004 (4 011 M€) diminue de 32 M€ par rapport au 31/12/2003 (4 043 M€). Cette diminution provient du désendettement du pôle Immobilier à hauteur de 13 M€ (Augmentation des avances pour des travaux non encore payés dans le cadre du mandat de gestion de la RATP auprès de la SEDP), du pôle Ingénierie à hauteur de 9 M€ (amélioration des résultats du groupe Systra) et de la RATP à hauteur de 8 M€.

5 PERSPECTIVES

Pour la RATP, 2005 sera une année très fortement marquée par l'évolution de l'environnement institutionnel. En effet, conformément à la Loi de décentralisation "libertés et responsabilités locales" du 13 août 2004, qui devrait entrer en vigueur en Ile de France au plus tard le 1er juillet 2005, la région Ile de France, Paris et les 7 départements composant l'Ile de France se verront déléguer par l'Etat l'entière responsabilité du STIF. Cette évolution devrait avoir des répercussions sur l'activité de la RATP, ses principaux partenaires au sein du STIF étant désormais des élus locaux, plus proches des besoins des voyageurs franciliens. Par ailleurs, la révision cette année en Ile de France du schéma directeur devrait permettre l'impulsion de nouveaux projets.

L'année 2005 devrait également être marquée par la concrétisation de projets déjà engagés en matière d'adaptation de la gamme de matériels et de services : mise en service sur la ligne 13 du MF77 rénové, arrivée du MF2000, mise en service

de rames doubles sur le tramway T2, mise en œuvre de services complémentaires (nouveau service Noctambus décidé par le STIF en 2004). Sur les marchés financiers, la Direction Financière de la RATP envisage d'émettre 200 à 250 M€ d'obligations sur des maturités de 10 à 15 ans. Cette émission se fera sous programme Euro Medium Term Notes (EMTN) et interviendra probablement en fin d'année. Compte tenu des niveaux de taux long longs historiquement très bas, l'émission se fera à taux fixe in fine.

Enfin, l'EPIC RATP poursuivra en 2005 les objectifs retenus dans le contrat passé avec le STIF ainsi que dans son plan d'entreprise : son budget prévoit une croissance du trafic payant de 1 % en volume et une productivité sur les dépenses de fonctionnement hors impôts de 0,5 %. En outre, le service de référence est renforcé, par rapport au contrat, de 0,5 % d'accroissement d'offre mobilisant 100 agents supplémentaires, comme suite aux décisions de l'Autorité Organisatrice, le STIF.

Concernant les filiales, le pôle Transports vivra encore selon un double axe de développement :

> Le partenariat avec TRANSDEV
Il s'agira de développer les compétences techniques et financières regroupées autour des enseignes EURAILCO et EQUIVAL en veillant particulièrement en ce qui concerne la première, à développer l'activité en Allemagne à partir du foyer TRANS REGIO et à répondre aux appels d'offre en Angleterre après une année de pause dans la mise en concurrence.

> Le développement propre de RATP Développement :
Il s'agira d'une part de consolider les premiers acquis à l'international tant en Grèce, qu'en Italie ou au Maroc où la mise en œuvre du service à Casablanca devra faire l'objet d'un suivi rigoureux. En France, 2005 verra notamment la montée en régime de la filiale EM Services et le premier exercice de la société FLEXCITE 94 pour le transport des personnes à mobilité réduite du département. D'autre part, il s'agira de trouver les prochains relais de croissance en relançant les efforts commerciaux en France notamment à l'international.

Pour l'ingénierie, le groupe SYSTRA s'emploiera à maintenir voire améliorer son niveau de contribution en réorientant la stratégie et le management de ses filiales nord-américaines et en compensant la baisse de son contrat CTRL.

Dans la valorisation patrimoniale, PROMO METRO et TELCITE/NAXOS s'efforceront de maintenir leur position et la qualité de leurs prestations afin de faire bénéficier à la RATP des retours financiers sous la forme de redevances d'occupation du domaine public et de dividendes.