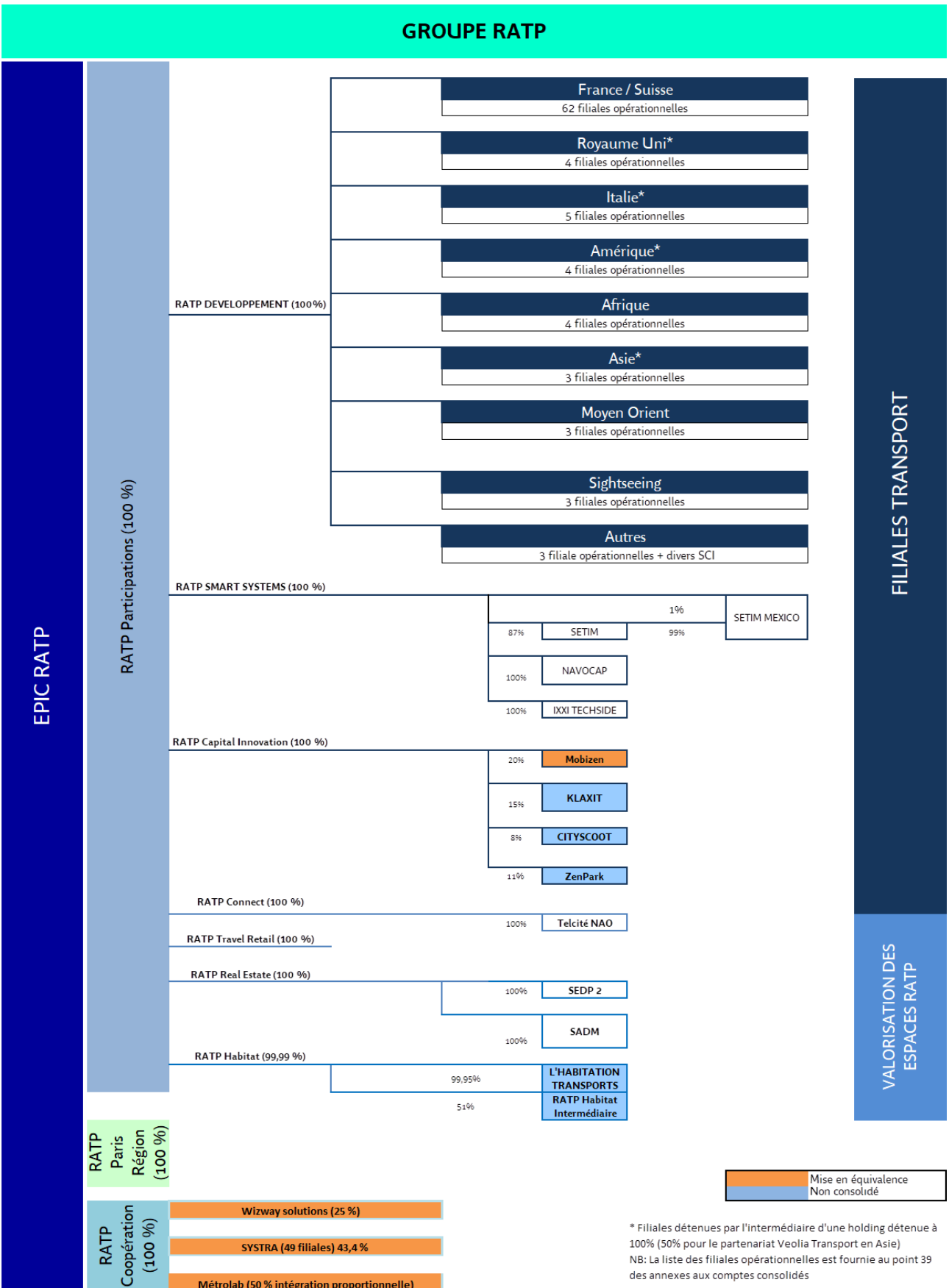


Rapport de gestion semestriel au 30 juin 2020

GROUPE RATP



Acteur de la mobilité durable reconnu en France comme à l'international, le **groupe RATP** met chaque jour son expertise au service de la ville et de ses habitants, à travers ses solutions innovantes en matière de services urbains, d'ingénierie et de gestion d'infrastructures.

Si le Groupe s'est affirmé comme un expert de la mobilité en France comme à l'international, il a également développé, de façon complémentaire, d'autres expertises au service des villes en matière d'ingénierie, de gestion d'infrastructures ou de services urbains comme l'immobilier, l'exploitation de surfaces commerciales ou l'offre de solutions de billetterie innovantes. Le Groupe RATP poursuit résolument sa stratégie de croissance rentable sur les marchés porteurs des mobilités durables et de la ville intelligente, en France et à l'étranger, tout en participant activement aux premiers appels d'offres sur le marché du bus et du métro automatique en Île-de-France, et en se préparant à la mise en concurrence des bus sur son territoire historique de monopole de Paris et petite couronne. Le Groupe est en ordre de marche pour défendre au mieux ses positions et faire valoir ses atouts pour gagner la confiance de nouveaux clients.

« Nous sommes à la fois un opérateur de services de mobilité et un acteur de transformation de la ville intelligente et durable. »

Catherine Guillouard, Présidente-directrice générale du Groupe RATP

La société mère et son environnement contractuel

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 moral de droit public. Son siège social est situé au 54 quai de la Râpée, 75012 PARIS (immatriculation au RCS de Paris).

La **RATP** a pour objet l'exploitation de services publics de transport en Île-de-France et a pour mission, fixée par la loi N°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (loi ORTF), d'être le gestionnaire d'infrastructure de réseaux de transport public urbain de voyageurs en Ile-de-France dans la limite des compétences reconnues à SNCF Réseau.

Cette même loi a décidé que l'exploitation des lignes de transport créées avant le 3 décembre 2009 se poursuit dans le cadre des conventions en cours à cette date et de celles négociées dans le cadre légal défini 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). Les droits d'exploitation de lignes confiés à la RATP sont donc limités dans le temps, le renouvellement des lignes étant alors soumis à appels d'offres.

La loi ORTF définit enfin le cadre de rémunération de la RATP dans ses missions de gestionnaire d'infrastructure et d'exploitant des lignes.

L'offre et la tarification de transport en Île-de-France est définie par Ile de France Mobilités (IDFM anciennement STIF). L'activité de la RATP en tant qu'exploitant est régie par des contrats pluriannuels conclus avec Île-de-France Mobilités. Dans le cadre de ces contrats, la RATP s'engage sur la production d'un service de référence de transport, défini en quantité et en qualité, et reçoit en contrepartie une rémunération fondée sur les recettes directes et des contributions forfaitaires versées par Île-de-France Mobilités.

La rémunération du service de référence, produit par la RATP, par les seules recettes directes ne permet pas d'équilibrer le modèle économique. En effet, les prix des billets et abonnements fixés par les autorités organisatrices ne couvrent pas le coût réel de l'offre. Les contributions forfaitaires versées par Île-de-France Mobilités permettent ainsi à la RATP de rétablir l'équilibre économique nécessaire pour la réalisation de l'offre, des investissements et des objectifs contractuels associés. Ainsi, pour la RATP, le taux de concours publics rapporté au chiffre d'affaires est d'environ 42%. Au niveau national, sur des réseaux moins denses, le taux moyen de subvention ressort à 70% (Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement – CERMA, 2016 pour les réseaux français de plus de 200 000 habitants hors Paris).

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

La rémunération de la RATP par IDFM s'effectue via quatre contributions dont les deux premières sont forfaitaires et non révisables, sauf par actualisation et par avenants (principalement au titre de l'offre nouvelle et des réformes tarifaires) :

- La contribution relative à l'exploitation et aux obligations de service public permet de couvrir les charges liées à l'exploitation non couvertes par les recettes directes voyageurs ;
- La contribution relative au financement des investissements correspond, dans le contrat, d'une part à la couverture des amortissements, et d'autre part à celle des frais financiers ;
- La contribution relative à certaines charges d'impôts et taxes répercutées à IDFM à l'euro (principalement la contribution économique territoriale et la taxe foncière) ;
- La contribution Lease spécifique au financement de l'acquisition des matériels roulants des tramways T3, T5, T6, T7 et T8.

L'indice d'actualisation des contributions est la résultante de l'évolution d'indices suivis par l'INSEE, minorée de 0,5% par an de productivité restituée à IDFM.

Malgré un recalage significatif à la baisse par rapport au précédent contrat, les contributions d'IDFM sont dimensionnées de sorte à atteindre une CAF suffisante (4 263 millions d'euros) pour financer les investissements sur fonds propres (4 221 millions d'euros) en cumul sur la durée du contrat actuel (2016-2020).

Le contrat d'exploitation IDFM-RATP 2016-2020 prévoit le financement sécurisé d'un niveau élevé d'investissements de la RATP tout en maintenant une quasi-stabilité de la dette au terme des cinq ans. Ce financement est assuré d'une part, par des subventions d'investissements et, d'autre part, par la capacité d'autofinancement.

Le montant global des investissements affiche ainsi un effort global et record de 8,5 milliards d'euros sur cinq ans, dont 4,2 milliards d'euros sur fonds propres de la RATP, avec une clause annuelle de suivi des écarts au plan d'investissements pouvant entraîner une pénalité impactant directement la rémunération.

Parallèlement, la RATP s'engage sur la production d'un service de référence de transport défini en volume et en qualité. Le voyageur est au centre du contrat, avec un cahier des charges exigeant en production, régularité et qualité de service, un dispositif basé sur des indicateurs pour mesurer l'atteinte des objectifs, et une enveloppe de bonus d'un montant maximum de 25 millions d'euros.

Le risque commercial (recettes liées au trafic) est partagé entre la RATP et IDFM : le contrat prévoit une progression de recettes voyageurs en volume de 1% par an. Si cet objectif n'est pas atteint, ou au contraire s'il est dépassé, IDFM et RATP se partagent l'écart selon une répartition à 50% / 50%. Un aménagement spécifique était prévu en 2016 et 2017 pour atténuer l'impact de la réforme du Forfait Toutes Zones.

Le risque tarifaire est supporté par IDFM : les évolutions du prix de vente des titres de transport donnent donc lieu à un ajustement équivalent des contributions d'IDFM par avenant.

Le risque sur les charges d'exploitation est supporté par la RATP.

Le contrat 2016-2020 tient compte :

- d'une enveloppe de services supplémentaires prévue dans la rémunération pour mieux atteindre les objectifs d'IDFM et satisfaire les attentes des voyageurs (100 millions d'euros sur 5 ans pour des renforts en propreté, en sécurité, sur des temps de parcours bus, et l'accompagnement sur le réseau Noctilien) ;
- de la normalisation fiscale de la RATP, en conformité avec le droit commun des EPIC, notamment en matière d'impôt sur les sociétés.

Les domaines de compétences des filiales

L'architecture du Groupe a évolué au 31 décembre 2019. Ainsi deux holdings de tête ont été créées : **RATP Participations** et **RATP Paris Région, toutes deux détenues à 100 % par la RATP**. Au 30 juin 2020, ces entités n'ont pas d'activité opérationnelle.

La création de RATP Participations vise à simplifier l'organigramme en rattachant à une société unique l'ensemble des filiales existantes (cf. organigramme).

La création de **RATP Paris Région** répond à la nécessité de mettre en œuvre une nouvelle organisation pour répondre aux appels d'offres sur le bassin historique de la RATP (le territoire de Paris et la première couronne). Le gain d'un appel d'offres conduit systématiquement, à la demande de l'autorité organisatrice, Ile de France Mobilités, à la création d'une filiale dédiée pour assurer l'exploitation du réseau de transport. **RATP Paris Région** pourra porter les parts du Groupe RATP dans ces filiales dédiées.

Les participations minoritaires (Systra, Metrolab, Wizway) restent détenues par **RATP Coopération (ex RATP International)**.

RATP Développement (RATP Dev) est la filiale développant et gérant les contrats d'exploitation de réseaux de transports publics gagnés en dehors du périmètre du monopole historique de la RATP, en France et à l'international. **RATP Dev** et ses filiales représentent aujourd'hui la plus grande part de l'activité du Groupe exercée en dehors de la RATP maison-mère.

Le secteur fait appel d'une manière générale aux contributions publiques, tant pour l'exploitation que pour les investissements. Le client (l'autorité organisatrice du réseau) exige généralement à ce titre pour des raisons de gouvernance la constitution de filiales ad hoc hébergeant le contrat. **RATP**

Dev qui abrite les activités de management et de gestion du portefeuille de contrat détient ainsi 123 sociétés¹ avec des activités opérationnelles réparties dans 12 pays parmi lesquels la France, le Royaume-Uni, l'Algérie, les Etats-Unis et l'Arabie Saoudite sont les plus importants en termes de contribution au chiffre d'affaires à fin juin 2020.

Les interventions de **RATP Dev** concernent toute la chaîne de mobilité, quel que soit le mode (métro, tramway, bus et car, train, sightseeing, transport à la demande, transport de personnes à mobilité réduite, câble) et le métier (exploitation, maintenance, services).

RATP Smart Systems, spécialisée dans le développement de services d'aide à la mobilité, a été créée pour valoriser, en France et à l'international, son savoir-faire dans le domaine des Systèmes de Transports Intelligents (ITS), du MaaS (mobility as a service) et appuyer le Groupe RATP dans ces domaines. Elle conçoit, intègre, exploite et maintient des systèmes de billettique, d'information multimodale et d'aide à l'exploitation. L'entreprise gère également le système billettique de Paris et sa banlieue (12 millions de validations par jour), plus grand réseau multimodal au monde avec la présence de métros, RER, bus et tramways. Via ses filiales **Ixxi Techside**, **Navocap** et **Setim**, **RATP Smart Systems** bénéficie également d'une présence à Bordeaux, Toulouse, Saint-Etienne et Mexico.

RATP Coopération, outre le portage de participations minoritaires évoqué supra (**Systra**, **Wizway** et **Métrolab**), exerce en propre une activité d'assistance technique pour le compte d'autorités publiques gérant des réseaux de transports publics dans les pays dans lesquels le Groupe RATP ne dispose pas d'implantations permanentes, et plus particulièrement en Afrique.

La RATP a créé en 2017 **RATP Capital Innovation (RATP CI)** désormais détenue à 100 % par **RATP Participations**. Dotée de 30 millions d'euros, cette entité réalise à la fois des investissements directs dans des entreprises innovantes et des investissements indirects, au travers de prise de participation dans certains fonds d'investissement ciblés, dont les thématiques correspondent aux axes d'innovation et de développement clés pour le Groupe (nouvelles mobilités, smart city). **RATP CI** est ainsi actionnaire de Communauto, Klaxit, Cityscoot et Zenpark.

RATP Real Estate est la filiale de gestion et ingénierie immobilière du Groupe RATP. Elle accompagne ses clients dont le principal, l'EPIC RATP, sur tous les projets immobiliers :

- La valorisation du patrimoine via les études et la mise en œuvre d'implantations ou de réhabilitations de sites et d'ensembles immobiliers, en tenant compte des évolutions règlementaires et des perspectives conjoncturelles (schémas directeurs, plans pluriannuels) ;
- La maîtrise des coûts via les audits énergétiques, patrimoniaux ;
- Les missions de maîtrise d'œuvre (génie climatique, système de sécurité incendie) ;
- L'assistance à la maîtrise d'ouvrage en particulier sur la conduite de projets immobiliers complexes, intégrant sites industriels et logements, en zone dense ;
- L'aménagement de locaux tertiaires et la mise à disposition de postes de travail pour les entités du Groupe RATP ;
- Le facility management et l'assistance à maîtrise d'ouvrage sur les travaux de gros entretien ;
- La gestion de sites tertiaires et d'espaces événementiels.

¹ Entités consolidées déduction faite des sociétés n'ayant plus d'activité opérationnelle : contrats terminés ou entités destinées à la vente (Moulins Mobilité, Flexité 94, open Loop NY, Metrolink, Dunois Voyages).

Dans le prolongement des activités de gestions de site de **RATP Real Estate**, l'entité **SEDP2**, sa filiale à 100 %, porte les projets de modernisation et de réduction de l'empreinte tertiaire pour le compte de la RATP.

RATP Travel Retail est la filiale en charge de la commercialisation des espaces urbains et de leur gestion. Elle intervient principalement pour la conception, l'aménagement, la commercialisation et la gestion des espaces commerciaux du réseau métro et RER de l'EPIC RATP.

RATP Connect est spécialisée dans le déploiement de la fibre noire déployée notamment dans les tunnels du métro et du RER en vue de la louer aux opérateurs télécom, assurances, grands comptes publics et PME. Le réseau représente 70 000 km de fibres. Telcité NAO est la filiale de RATP Connect portant le contrat de déploiement du réseau 3G/4G dont le déploiement a été finalisé le 24 mai dernier. Toutes les stations de métro et de RER sont désormais couvertes en 3G/4G.

Systra est une participation de la RATP détenue à 43,4 % via **RATP Coopération**. **Systra** constitue un groupe de conseil et d'ingénierie, leader mondial de la conception des infrastructures de transport. Présent dans plus de 80 pays par le biais de filiales, succursales ou de contrats, **Systra** intervient sur les différentes phases des projets de transport : études amont et de conception, phases de construction, test et mise en service, exploitation et maintenance.

2 746 M€

de chiffre d'affaires consolidé Groupe
(contre 2 966 M€ à fin juin 2019)

Contribution des filiales

590 M€

(21,5 % du CA consolidé)

EBIT Groupe

57 M€

(247 M€ en juin 2019)

Résultat net part du Groupe

-88 M€

(126 M€ en juin 2019)

703 M€

investis en Ile de France
(dont 340 M€ sur fonds propres)

Capacité d'autofinancement con-
solidée

409 M€

(569 M€ en 2019 proforma*)

*§ 1.1 des comptes consolidés

1. Les principales évolutions en 2020

La crise sanitaire liée à l'épidémie de covid-19 représente un impact majeur pour le Groupe RATP. L'impact de la crise sanitaire à fin juin sur le résultat net du groupe s'établit à -117 M€ (-90 M€ pour l'EPIC et -27 M€ pour les filiales).

- **EPIC RATP**

Toutes les activités de l'EPIC ont été touchées par la crise sanitaire. Le trafic a baissé de 51% par rapport à juin 2019. Dès le démarrage de la crise, la RATP s'est fortement mobilisée pour assurer la continuité du service public, pour garantir aux voyageurs des conditions de transport en toute sécurité et pour préparer dès la sortie du confinement un retour rapide à l'offre de transport nominale, qui a été retrouvée début juin.

Dans ce contexte, la RATP a déployé des efforts exceptionnels pour assurer la protection des personnels et des clients, garantir le respect des normes sanitaires et des gestes barrière et renforcer la confiance des voyageurs dans les transports en commun : équipement des agents en masques et visières, nettoyage régulier et renforcé des points de contact à bord des véhicules et dans les espaces, désinfection par nébulisation des véhicules, installation de bornes de gel hydroalcoolique, pose de stickers pour inciter au maintien de la distanciation sociale. Lors de la phase de déconfinement progressif entamé à partir du 11 mai, l'entreprise a également été amenée à se mobiliser pour faire respecter les mesures visant au maintien de la distanciation sociale dans les transports : port du masque obligatoire, vérification de l'attestation employeur de déplacement, respect des distances de sécurité, dispositifs de canalisation des flux.

Afin de tenir compte de la réduction de l'offre et des déplacements autorisés pendant la période de confinement, l'entreprise a procédé, conjointement avec la SNCF, et à la demande d'Ile-de-France Mobilités, au remboursement des forfaits Navigo annuel et senior pour la période du 1^{er} avril au 11 mai ; les pertes de recettes induites (63 M€) sont intégrées dans le mécanisme contractuel de partage du risque recettes avec IDFM. Les porteurs de forfaits Navigo mensuel assurant des missions essentielles au fonctionnement du pays et les titulaires de forfaits Imagin'R ont également bénéficié d'un remboursement sur cette période, intégralement pris en charge par IDFM (27 M€).

Plusieurs chantiers d'infrastructures ont connu des arrêts d'activité pendant le confinement, mais ils ont progressivement repris leur activité à partir de la fin avril (prolongements des lignes 11, 12 et 14, automatisation de la ligne 4, transition énergétique des centres Bus) Malgré le contexte inédit de crise sanitaire, les investissements à fin juin 2020 progressent de 37 M€ vs 2019, portés par les projets de renouvellement du matériel roulant MF19 pour les lignes 10, 3 bis et 7 bis, MP14 pour la ligne 14 et achats de bus électriques).

D'un point de vue financier, la perte d'EBIT de -90 M€ comprend une perte de chiffre d'affaires de -134 M€, provenant pour -77 M€ des pertes de recettes voyageurs, nettes du partage des risques commerciaux avec IDFM, et pour le reste des pertes de recettes annexes. En charges, les économies, nettes des surcoûts sanitaires et du résultat de l'assureur social, sont de +44 M€ au 1^{er} semestre.

L'impact de la crise sanitaire sur la dette de l'EPIC est de +458 M€ sur le premier semestre dont +85 M€ liés à la baisse de la CAF, et +373 M€ liés à la dégradation temporaire du BFR opérationnel liée au mécanisme de partage du risque recettes (règlement contractuellement prévu en fin d'année).

- **Filiales**

Toutes les filiales du groupe ont été touchées par la crise sanitaire de la COVID-19 mais de manière hétérogène selon leur activité. Au-delà des effets directs générés par la période de confinement sur l'offre de transport, les secteurs suivants sont plus particulièrement impactés : le tourisme, les services à la demande, la publicité, les commerces et les activités sur sites.

RATP Dev, opérateur de transport public et touristique, a été touché de plein fouet par la crise, d'abord en Asie sur le réseau du tramway de Hong Kong, puis partout dans le monde, en particulier en France, notamment sur les offres occasionnelles, le transport scolaire et l'activité de bus touristiques (Paris ainsi que Londres).

SYSTRA a plus modérément subi les effets de la crise, s'étant organisé comme dans tout le secteur de l'ingénierie pour délivrer ses projets en organisant un télétravail généralisé. La crise a ainsi touché plus intensément les activités sur site, du fait du décalage des chantiers.

L'activité commerciale a conservé un niveau dynamique, les donneurs d'ordre n'ayant pas ou peu décalé leur calendrier de consultation.

Sur les autres filiales :

- l'activité de RATP Travel Retail a été mise à l'arrêt en raison de la fermeture des commerces en station ; le retour progressif à une exploitation normale est envisagé à compter de septembre ;
- RATP Real Estate a été confronté à l'arrêt des chantiers de transformation urbaine (site de Vaugirard, conversion énergétique des centres bus, etc.) et d'immobilier tertiaire (projet LYBY+) puis à l'organisation du redémarrage des travaux, et, en tant que gestionnaire de site, a été mobilisé pour préparer le plan de déconfinement des sites tertiaires ;
- les participations de RATP Capital Innovation ont été largement touchées, avec des chutes massives d'activité durant le pic de la crise ; le retour à l'activité d'avant crise se profile toutefois, en particulier pour Cityscoot.

A fin juin, l'activité reprend progressivement sur la quasi-totalité des réseaux/projets/opérations.

Sur le plan financier, l'effet direct de la crise à fin juin est estimé à :

- -91 M€ en chiffre d'affaires, réparti comme suit :
 - -90 M€ sur RATP Dev (-47 M€ en France, -17 M€ sur le Sightseeing et -26 M€ à l'international) ;
 - -1 M€ sur les autres filiales (sur RATP Real Estate et RATP Real Estate).
- -27 M€ en EBIT :
 - -23,5 M€ sur RATP Dev
 - -1,6 M€ sur SYSTRA
 - -2 M€ sur les autres filiales.

Au périmètre des activités françaises en Ile-de-France, l'autorité organisatrice Ile-de-France Mobilités, impactée par la crise avec la forte baisse des recettes résultant du Versement Mobilité payé par les entreprises et les importantes pertes de recettes voyageurs à compenser aux opérateurs, a demandé un réexamen des conditions financières du contrat, en application de l'article 111 de celui-ci. Cet article permet en effet un tel réexamen dans le cas d'un bouleversement substantiel de son l'équilibre économique et financier du contrat, sous réserve que les parties souhaitent y procéder d'un commun accord.

La RATP conteste juridiquement l'applicabilité de l'article 111 du Contrat car elle considère, d'une part, que les difficultés financières d'Ile-de-France Mobilités n'affectent pas l'équilibre économique propre au contrat d'exploitation de la RATP et sont donc indépendantes de l'exécution du contrat, et d'autre part, que les critères d'un « bouleversement substantiel de l'équilibre économique et financier du contrat » ne sont pas réunis. Elle n'a donc pas répondu favorablement à la demande d'IDFM d'une renégociation des conditions financières de celui-ci.

Ile-de-France Mobilités a en outre notifié à la RATP la suspension du paiement de ses factures à compter du 8 juillet 2020. Au 30/06/20, les créances vis-à-vis d'Ile-de-France Mobilités s'élèvent à 529 M€, dont 143 M€ de facturation à échoir sur le mois de juillet 2020 et de 382 M€ de produits non encore facturés.

IDFM a dans un même temps proposé de mettre en œuvre une procédure de conciliation entre elle et la RATP, en application de l'article 112 du contrat.

Dans ce cadre, les conditions d'une conciliation n'étant pas réunies, la RATP a déposé, le 10 juillet 2020, une requête en référé-provision devant le tribunal administratif par laquelle elle demande le versement des créances échues et dues contractuellement et qu'elle considère donc comme non sérieusement contestables.

Par ailleurs, la RATP, afin d'être en mesure de faire face à ses engagements financiers d'exploitation (salaires, fournisseurs), a sécurisé sa trésorerie, en souscrivant sur le premier semestre 2020 des lignes de crédit, des billets de trésorerie (Neu CP) et des emprunts obligataires supplémentaires, permettant d'assurer une trésorerie disponible de 2,7 Mds € au 30 juin 2020 à laquelle se rajoutent 500 M€ de lignes de crédits non encore tirées.

Ile-de-France-Mobilités a par ailleurs, dans le contexte particulier de la crise sanitaire, sollicité une aide financière particulière de l'Etat pour compenser l'intégralité de ses pertes de Versement Mobilité et de recettes voyageurs.

Les comptes au 30 juin 2020 reflètent l'application du contrat liant la RATP et Ile-de-France Mobilités tel qu'en vigueur à la clôture.

1.1. Pour le transport

1.1.1 La RATP

Evolutions du contrat IDFM-RATP : avenants 2020

Les résultats à fin juin 2020 intègrent les avenants au contrat d'exploitation IDFM-RATP 2016-2020 n°1 à 20 (hors RVB 2020), qui impactent la rémunération de la RATP à hauteur de +5 M€ par rapport à fin juin 2019, soit +0,5%, dont :

- l'effet en année pleine de la Restructuration du Réseau de Bus de Paris ainsi que l'effet déport du produit constaté d'avance 2019 relatif aux frais de mise en service de Restructuration du Réseau de Bus de Paris ;
- des accroissements d'offre, principalement sur le réseau de surface : Bus (renfort d'offre Banlieue et Noctilien, Paris à Suresnes et Porte de Passy, et Tramway (suite au prolongement du T1 aux Quatre Routes) ;

- les autres éléments ajustant la rémunération contractuelle sont l'impact de mise en place en 2019 du Navigo Easy et Liberté et du Canal Mobile, le renforcement de la sécurité, l'expérience SMS Ticketing, la mise en place d'assistant de régulation sur la ligne 7.

Orientation du trafic

En cumul à fin juin 2020, le trafic RATP sur le périmètre de l'EPIC, fortement impacté à la baisse par la grève de janvier et surtout par la crise sanitaire du COVID 19, s'élève à 866,9 MV, soit -913,2 MV (-51,3 %) par rapport au 1^{er} semestre 2019.

Cette importante baisse se décompose en deux causes majeures :

- les grèves contre le projet gouvernemental de réforme du régime des retraites, qui ont impacté le trafic de janvier et février (perte de trafic estimée à 75MV).
- Les mesures de confinement strict de la population française prises par le gouvernement à partir du 17 mars du fait de l'épidémie de Covid-19, allégée qu'à partir du 11 mai, qui se sont traduites par une perte de trafic estimée à 818 MV. Le trafic a décru en mars de -52,1% et de -91,6% en avril. A la date du déconfinement cependant, l'application de règles sanitaires fortes conjuguées à l'invitation du gouvernement de poursuivre le télétravail, n'a pas permis un retour immédiat au plein trafic. Les offres de transports alternatifs (vélo, trottinette, etc.) combinées aux aménagements cyclables supplémentaires et temporaires et une certaine crainte de l'épidémie par rapport à l'usage de transports collectifs contribuent également à la faiblesse de la reprise : le trafic est encore en baisse de -77% en mai et de -51% en juin.

Le trafic du Métro baisse de -58 % (-472 MV) à fin juin par rapport à 2019, dont - 47MV du fait de la grève et -410 MV de l'épidémie de Covid 19. La baisse résiduelle peut être attribuée aux effets rémanents de la grève sur février et début mars. Sur le mois d'avril, entièrement couvert par les mesures de confinement, la fréquentation du réseau métro représentait 4 % du nominal. Le déconfinement effectif le 11 mai n'a permis qu'une reprise partielle du trafic (15% en mai et 39% en juin) en raison du maintien de restrictions de circulation et des contraintes sanitaires mises en place.

Le trafic du RER baisse de -54 % (-146 MV). La perte est davantage portée par la ligne B (-56 % soit -54 MV) que par la ligne A (-53% soit -92 MV). Le RER affiche une perte d'environ 11 MV liée à la grève et de 133MV liée au Covid 19 depuis mars. Là encore la perte résiduelle peut être attribuée aux effets rémanents de la grève. Comme pour le métro, la fréquentation du RER est remontée progressivement, de 4% en avril durant le confinement strict à 16 % en mai et 42 % en juin, par rapport au même mois en 2019.

Le trafic brut du réseau de surface sur le périmètre de l'EPIC connaît une baisse de -42 % soit -294 MV (-17 MV du fait de la grève du début d'année et -275 MV du fait du Covid 19). Cette baisse sur le semestre est plus accentuée sur les bus banlieue -44 % soit -153 MV que sur le bus Paris -39 % (-59 MV). Le mode Tramway représente une perte moyenne de -40 % (-75 MV). Le réseau de surface a été moins impacté que le réseau ferré, avec un trafic de 15% en avril, et une reprise plus forte du trafic : 35% en mai et 63 % en juin comparé au même mois de l'année précédente. A noter une forte reprise sur le Noctilien avec près de 72% du trafic en juin et 78% sur le Tramway T5. A contrario le T8 n'a repris qu'à 31% en juin.

1.1.2 Les autres évolutions en France

- Sur **RATP Dev**, le niveau d'activité a été massivement impacté par la crise sanitaire. Les activités B2C (bus « open tour », transport scolaire) ont subi un arrêt brutal de leur activité à partir de la mi-mars. Sur les réseaux exploités par RATP Dev, l'activité a fortement ralenti, mais ne s'est pas totalement arrêtée au 1^{er} semestre. La croissance en France a ainsi été portée ce semestre par les contrats en portefeuille et par les démarrages de contrats du second semestre 2019 (Brest, Angers, Creil, St-Malo).

RATP Dev a par ailleurs remporté l'appel d'offres pour l'exploitation du réseau de Bus de Quimperlé, poursuivant ainsi sa stratégie d'implantation en Bretagne et dans le Grand-Ouest. La mise en service est prévue le 4 juillet 2020.

RATP Dev poursuit enfin son effort de développement, avec la préparation de réponses aux appels d'offre Optile en Ile-de-France, des Trains Express Régionaux (TER) et du Grand Paris Express avec l'annonce du partenariat noué avec Alstom et le singapourien ComfortDelGro dans la perspective de l'appel d'offres pour l'exploitation des lignes 16 et 17 du métro.

- **RATP Smart Systems** poursuit son effort de développement notamment via ses filiales **NAVOCAP** et **SETIM**. **Navocap doit notamment délivrer cette année le système** de SAE IV à Blois (contrat remporté l'an passé). Pour le Groupe RATP, **RATP Smart Systems** participe par ailleurs aux projets portés par l'usine digitale, au développement des opérations liées au « MaaS » (mobility as a service), et a engagé la conception d'une solution de chargement des titres pour les déposataires et les clients Grands comptes (projet « TCT »). Les développements sur les différents contrats ont pu être réalisés à distance pendant la période de confinement, limitant ainsi le décalage des projets pendant la crise sanitaire.
- Dans le portefeuille de **RATP Capital Innovation** :
 - Klaxit, fortement impacté sur le nombre de trajets au 2nd trimestre en raison de la crise sanitaire, a néanmoins commencé à délivrer son offre 100 % co-voiturage courte distance à Nantes, en complémentarité avec le réseau de transports en commun (contrat remporté l'an dernier) et a par ailleurs remporté un financement C2E (certificats d'économie d'énergie pour industriels/producteurs de CO₂) permettant la mise en place d'expérimentations de co-voiturage dans les collectivités et entreprises ;
 - Cityscoot, opérateur unique à Paris depuis le retrait de Coop, a officiellement lancé le partenariat commercial avec Uber en mars 2020, avec, pour objectif, d'avoir un nouveau canal d'acquisition client via l'application. Les premiers effets du référencement sur l'application ont été constatés dès la reprise d'activité en mai ;
 - sur Zenpark, fortement impacté au 2^{ème} trimestre par la crise sanitaire, une légère reprise des réservations est observée.

1.1.3 Les autres évolutions à l'international

RATP Dev

Aux Etats-Unis, RATP Dev USA Inc. n'a pas été renouvelé pour le contrat de gestion d'un lot du réseau d'autobus d'Austin, à compter du 1^{er} janvier 2020, mais a renforcé son développement sur la zone avec le gain de deux contrats : « TheBus » dans le Comté de Prince George (Maryland) et l'exploitation et la maintenance du réseau « The COMET » à Columbia

(Caroline du Sud), et le renouvellement du contrat de bus de Camarillo (Californie). Les démarrages sont prévus le 1^{er} juillet.

- Au Royaume-Uni, RATP Dev a cédé Selwyns au 31 mars (bus interurbain et private hire près de Manchester).
- En Belgique, RATP Dev a remporté l'appel d'offres pour l'exploitation de bus touristiques de Bruxelles, dont la reprise est décalée au printemps 2021 en raison de la crise sanitaire.
- Au Qatar, **RATP Dev** poursuit sa mobilisation en vue de l'ouverture du tramway de Lusail fin 2020 (léger décalage induit par la crise COVID-19).

En Algérie, le client a décidé de reprendre directement l'exploitation du métro d'Alger à l'échéance du contrat en octobre prochain.

- En Italie, malgré la crise sanitaire, les discussions se poursuivent avec la région Toscane en vue d'une signature prochaine du contrat d'exploitation des bus de la région Toscane, et les équipes de RATP Dev poursuivent activement leur travail de préparation à la reprise de l'exploitation. Par ailleurs, dans le portefeuille de **RATP Capital Innovation**, Cityscoot, opérateur de scooters électriques en libre-service, s'est retiré de Rome pour opérer un redéploiement de la flotte à Milan.
- En Arabie Saoudite, **RATP Dev** poursuit la période de mobilisation sur le métro de Ryadh à la suite de la décision du client de décaler les ouvertures des lignes 1 et 2 à l'horizon fin 2020-2021.
- **RATP Smart Systems** a initié ses travaux sur le contrat billettique de la ligne 3 du métro d'Hanoï, et poursuit les contrats en cours au Mexique (Guyaquil, Guadalajara), au Chili (Santiago) et au Sénégal (Dakar).

1.2 Pour l'ingénierie

La crise sanitaire a impacté l'activité de Systra à compter d'avril, du fait d'un ralentissement des activités de conseil et de l'arrêt des chantiers sur sites, notamment en France et au Royaume-Uni. Mais le télétravail a été généralisé et l'exécution des contrats a pu se poursuivre. En particulier, une forte activité a été maintenue sur les gros contrats en cours, sans ralentissement sensible : Grand Paris, Toulouse, HS2 au Royaume-Uni, Québec, Etihad. Des équipes dédiées ont été constituées pour préparer la reprise des activités sur sites et dans les bureaux.

L'activité commerciale est restée dynamique sur la période : le montant des prises de commandes est passé à 374 M€, avec notamment :

- la concrétisation du nouveau contrat sur le métro de Ryadh (+62 M€) ;
- la confirmation de l'attribution à notre groupement du contrat de LGV reliant 3 aéroports en Thaïlande, pour une part de 16 M€ pour Systra.

A fin juin, le carnet de commandes demeure au-dessus du seuil des 1 Md€, franchi en 2019, soit environ 20 mois de chiffre d'affaires, avec une répartition homogène entre les différents pays clés.

1.3 Pour la Valorisation des Espaces

RATP Real Estate est spécialisé dans les programmes d'insertion urbaine et de transformation du patrimoine industriel.

Des opérations immobilières complexes illustrent le savoir-faire de la filiale en matière de valorisation des espaces.

- Après l'inauguration de l'ensemble immobilier « les Ateliers Jourdan-Corentin-Issoire », un autre projet de modernisation industrielle de la RATP combinant l'insertion et la requalification urbaine en zone dense se poursuit, avec des travaux préalables lancés en 2018. Il s'agit du projet « Vaugirard » qui doit aboutir en 2026 à la création d'un quartier organisé autour d'une nouvelle rue. Il abritera à terme, à la place des anciens bâtiments, deux ateliers de maintenance (pour les équipements des sites de maintenance de la RATP et pour le matériel de la ligne 12 du métro) et des logements certifiés « Habitat et Environnement ». Une structure multi-accueil dédiée à la petite enfance complétera ces nouvelles installations. Durant le 1^{er} semestre 2020, RATP Real Estate a géré la mise à l'arrêt des chantiers dans le contexte de la crise sanitaire, puis le redémarrage des travaux.
- **RATP Real Estate** accompagne l'EPIC dans son programme de transition énergétique pour l'adaptation bâtementaire de sept centres bus à l'arrivée de la flotte de bus électriques : sécurité incendie, locaux de transformateurs, locaux ENEDIS, transport de l'énergie, renforcement des structures (charpente et fondations), réorganisation du remisage, etc.
- En partenariat avec **Systra**, **RATP Real Estate** a remporté le marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la conversion énergétique du parc d'autobus d'Orléans. Il s'agit de convertir 100 % de sa flotte d'autobus à l'électrique d'ici 2024. Le périmètre de l'appel d'offres couvre l'achat de 214 bus, le déploiement de 30 postes de recharge lente en dépôts, la restructuration des deux dépôts bus existants et la création d'un troisième.

RATP Real Estate participe par ailleurs à plusieurs programmes de réduction de l'empreinte tertiaire du Groupe RATP. La filiale contribue notamment à la modernisation des espaces de travail du Groupe, tant au niveau du siège que d'autres sites administratifs. A cette fin, **RATP Real Estate** a créé la société **SEDP2** qui, en sus de l'offre de services aux occupants, porte les investissements en vue de moderniser et réduire l'empreinte tertiaire de la RATP, avec une montée en puissance des prestations sur le premier semestre 2020, après le démarrage sur un premier site en 2019.

Ainsi, au 30 juin 2020, près de 90.000 m² d'espaces de Corpo-working sont livrés, en travaux ou en études, dans le but de moderniser l'empreinte tertiaire du groupe RATP. A Val de Fontenay, l'immeuble Val Bienvenue est le premier démonstrateur d'espaces de travail dynamique visant à accompagner le groupe RATP dans l'amélioration de la performance de son occupation tertiaire. Les utilisateurs sont accueillis sur le site depuis le début de l'année (2.200 postes de travail au total). Sur le premier semestre, les travaux ont démarré sur le site de Shamrock (6.000 m²) et au siège social de la RATP (opérations de curage et démolition sur un premier bâtiment de 7.000 m² ayant permis le recyclage de 69 tonnes de matériaux et de mobiliers de bureaux ainsi que 24 tonnes de Déchets Electroniques, Electriques et Electroménager (DEEE)). RATP Real Estate, dans son rôle de gestionnaire des sites du Groupe, a également mis en place un plan de continuité d'activités des sites sous gestion dans le cadre de la préparation du confinement et accompagné le déconfinement des sites tertiaires (plan de communication et guide utilisateurs).

En ce qui concerne l'ensemble **RATP Connect**, le premier semestre de l'année 2020 a été marqué par la finalisation du déploiement par **Telcité Nao** de la 3G/4G dans les stations du métro et du RER. A fin mai, les

361 stations sont couvertes. Les travaux se poursuivent pour améliorer et renforcer la bande passante et la qualité de la couverture. Un autre programme au service des voyageurs d'Ile-de-France a été lancé en 2019 en partenariat avec l'EPIC RATP pour une installation de bornes wifi en gares et stations, avec environ 80 stations équipées à date.

2. Les résultats consolidés de 2020

Les résultats consolidés sont fortement impactés par la grève de janvier et la crise sanitaire du Covid-19 :

- Le chiffre d'affaires de 2 746 M€ est en baisse de -220 M€, soit -7,4% par rapport à fin juin 2019 (hors effets de conversion des devises, la baisse atteint 7,5%). L'impact de la grève de janvier est de -69 M€ et l'impact de la crise sanitaire de -224 M€. La part des filiales dans le chiffre d'affaires consolidé est stable, à 21,5%.
- Le résultat opérationnel (EBIT), d'un montant de 57 M€, est en baisse de -190 M€ par rapport à 2019. Il est affecté à hauteur de -117 M€ par la crise sanitaire, de -50 M€ par la grève de janvier. Il enregistre également l'impact de la dépréciation partielle du goodwill des activités Sightseeing de RATP Dev (- 45 M€), de la hausse des amortissements (-23 M€), en lien avec le programme d'investissements, et de la hausse des dotations aux provisions hors grève et hors Covid (-16 M€), compensé par l'impact positif de +31 M€ d'une cession d'actif immobilier dans le cadre du projet Vaugirard.
- Le résultat net part du groupe, d'un montant de -88 M€, baisse de -213 M€ par rapport à 2019. Il intègre la variation négative de l'EBIT de -190 M€ ainsi qu'un ajustement défavorable de la créance d'impôt différé, générant un écart de -36 M€ par rapport à juin 2019.
- Les capitaux propres baissent de -90 M€ par rapport à fin 2019 et atteignent 4 745 M€, en lien avec les résultats de la période.
- L'endettement financier net est en hausse de +579 M€ par rapport à fin décembre 2019, à 5 761 M€.

Les investissements bruts (avant subventions) du groupe s'élèvent à 746 M€ et se maintiennent à un niveau élevé malgré la crise du Covid. Sur les 703 M€ investis dans le cadre du contrat avec IDFM, 55% de l'enveloppe est consacrée au programme d'entretien et de modernisation du réseau et des matériels roulants, 36% à l'accroissement de la capacité de transport et 9% dédiés à la modernisation des espaces et de l'information voyageur.

Enfin, on précise que les données suivantes sur la contribution de l'EPIC incluent la contribution de Métrolab, co-entreprise avec le groupe Alstom, porteuse de brevets sur des innovations dans le domaine du métro automatique.

2.1. Chiffre d'affaires consolidé

En M€	30-juin-19	30-juin-20	Variations	
Transport	2 938	2 719	-219	-7,9%
RATP (a)	2 315	2 145	-170	-7,8%
RATP Dev, RATP Coopération et RATP Smart Systems	623	575	-48	-8,5%
Valorisation des espaces	28	27	-1	-4,8%
RATP (a) : mandat de gestion RATP Travel Retail	11	11	0	0,0%
RATP Travel Retail, RATP Connect, RATP Real Estate	17	15	-1	-8,7%
Groupe RATP (b)	2 966	2 746	-220	-7,9%
Contribution des Filiales (b-a)	640	590	-49	-8,5%
Contribution des Filiales en %	21,6%	21,5%		

Le chiffre d'affaires du groupe est en baisse de **-220 M€** (soit -7,4% et -7,5% hors effet de conversion).

L'impact de la crise sanitaire est estimé à -224 M€ au niveau du groupe (- 134 M€ au niveau de l'EPIC et -91 M€ au niveau des filiales). La perte de recettes liée à la grève de janvier et à l'effet rémanent sur février représente -69 M€.

EPIC

Le chiffre d'affaires de l'EPIC est en baisse de -170 M€.

La grève de janvier impacte le chiffre d'affaires pour -69 M€. Cet impact provient principalement de la perte de recettes directes (-46 M€), les réfections pour non-production (-23 M€), la baisse des recettes annexes (-8 M€) et la reprise sur les remboursements voyageurs provisionnés en 2019 (+10 M€).

L'épidémie de Covid-19 a un impact de -134 M€ sur le chiffre d'affaires. Cet impact intègre des pertes de recettes brutes de 492 M€ ainsi que des pertes de recettes annexes de -57 M€ en partie compensées par le mécanisme du partage du risque (produit à recevoir de +415 M€ comptabilisé à fin juin).

L'indice d'actualisation de la rémunération de l'EPIC RATP (indice du contrat IDFM) est prévu à **+0,5%**, ce qui génère +12 M€.

L'accroissement de la rémunération résultant des avenants au contrat IDFM représente +5 M€, soit +0,2%. Le développement de l'offre est principalement marqué par l'effet en année pleine de la Restructuration du Réseau de Bus de Paris, des accroissements d'offre, principalement sur le réseau de surface Bus et d'autres éléments ajustant la rémunération contractuelle (Navigo Easy et Liberté +, renforcement de la sécurité, expérience SMS Ticketing, mise en place d'assistants de régulation sur la ligne 7).

Filiales

Le chiffre d'affaires des filiales baisse de -49 M€. L'effet Covid représentant -91 M€ se décompose par :

- -90 M€ sur RATP Dev dont -47 M€ en France, -17 M€ sur l'activité touristique (Paris et Londres), -26 M€ à l'international
- -1 M€ sur les autres filiales, à la fois sur RATP Real Estate (glissement de chantiers) et RATP Smart Systems (activité commerciale de Navocap).

Par ailleurs, on relève une progression de l'activité de RATP Dev hors COVID de +40 M€. Cette croissance résulte principalement :

- du gain de plusieurs contrats en France au 2nd semestre 2019 : Brest, St-Malo, Angers et Creil
- de la montée en puissance de la pré-exploitation du métro de Riyadh
- de la perte d'Austin aux Etats-Unis
- de la cession de l'activité de Selwyns au Royaume-Uni.

Le chiffre d'affaires des autres filiales est en progression de +2 M€, principalement porté par RATP Smart Systems, en raison principalement d'une croissance de l'activité externe du groupe, marquée par la montée en puissance des projets au Mexique, la phase 2 du projet de Santiago au Chili et du contrat de digitalisation de distribution des titres à Dakar.

La part des filiales dans le chiffre d'affaires consolidé du groupe est de 21,5 %, contre 21,6 % à fin juin 2019. Hors effet de conversion des devises de -3 M€ principalement en Afrique du Sud, celle-ci s'établit à 21,4% pour 21,6% en juin 2019.

2.2. Résultat opérationnel (EBIT)

En M€	30-juin-19	30-juin-20	Variations
Transport	242	53	-189
RATP (a)	239	110	-128
RATP Dev, RATP Coopération et RATP Smart Systems	3	-57	-60
Ingénierie (Groupe Systra)	-1	-3	-2
Valorisation des espaces	5	6	1
Groupe RATP (b)	247	57	-190
Contribution des Filiales (b-a)	8	-54	-62

Le résultat opérationnel (EBIT) présente une baisse de -190 M€ par rapport à juin 2019, décomposée comme suit : -128 M€ sur l'EPIC RATP et -62 M€ sur les filiales.

EPIC RATP

L'EBIT de l'EPIC est fortement impacté par la grève (-50 M€) et la crise sanitaire (-88 M€). Au-delà, il progresse de +11 M€ principalement tiré par la cession de droits à construire sur le projet Vaugirard (+31 M€) qui compense l'augmentation des amortissements (-9 M€) et la hausse des dotations nettes aux provisions (-13 M€).

Les frais de personnel représentent 71% des charges de fonctionnement de l'EPIC. Ils s'élèvent au 1^{er} semestre 2020 à 1 340 M€, en baisse de -58 M€, soit -4,1 %. Cette évolution est principalement liée aux impacts Covid (indemnisation à recevoir de l'Etat de +24 M€ au titre du chômage partiel et hausse de l'absentéisme maladie de +36 M€) et grève.

Les dépenses d'énergie sont en baisse de +26 M€, du fait de la crise du Covid et de la grève de janvier.

Filiales

L'EBIT des filiales se dégrade de -62 M€, pour s'établir à -54 M€, principalement sous l'effet de la crise sanitaire et économique :

- Un impact direct de **-27 M€** du fait du manque à gagner en chiffre d'affaires et des surcoûts liés à la crise, réparti comme suit : -23,5 M€ sur RATP Dev, -1,6 M€ pour SYSTRAS et -2 M€ sur les autres filiales (-1,4 M€ sur RATP Travel Retail et -0,5 M€ sur RATP Real Estate) ;
- Un impact indirect non récurrent, à travers la dépréciation partielle du goodwill de l'activité de Sightseeing (-44,5 M€), en raison de la baisse durable de la fréquentation touristique internationale.

Résultat net consolidé part du groupe (RNPG)

En M€	30-juin-19	30-juin-20	Variations
Transport	123	-90	-213
RATP (a)	139	-20	-159
RATP Dev, RATP Coopération et RATP Smart Systems	-17	-70	-53
Ingénierie (Groupe Systra)	-1	-3	-2
Valorisation des espaces	4	5	2
Groupe RATP (b)	126	-88	-213
Contribution des Filiales (b-a)	-14	-68	-54

Le résultat net consolidé part du groupe (RNPG) s'établit à -88 M€ à fin juin 2020, contre 126 M€ en 2019, soit une baisse de -213 M€ :

- Sur l'EPIC RATP, le RNPG atteint -20 M€ à fin juin 2020 contre 139 M€ fin juin 2019, soit une baisse de -159 M€ ;
- Sur les filiales, le RNPG est de -68 M€ à fin juin 2020, soit une baisse de -54 M€. Cette évolution est portée pour -53,5 M€ par le pôle transport, -2 M€ par l'ingénierie et +1,5 M€ par la valorisation des espaces.

2.3. Capitaux propres consolidés

L'évolution des capitaux propres consolidés part du groupe entre décembre 2019 et juin 2020 s'analyse comme suit :

En M€	31-déc-19	30-juin-20	Variations
Transport	4 783	4 699	-84
RATP (a)	4 761	4 754	-8
RATP Dev, RATP Coopération et RATP Smart Systems	22	-55	-77
Ingénierie (Groupe Systra)	21	14	-7
Valorisation des espaces	31	32	1
Promo Métro	0	0	0
Télécommunications	27	31	4
Immobilier	3	0	-3
Groupe RATP (b)	4 835	4 745	-90
Contribution des Filiales (b-a)	74	-8	-82

Le montant total des capitaux propres consolidés passe de 4 835 M€ à 4 745 M€, soit une baisse de -90 M€, qui se décompose une baisse de 8 millions d'euros pour l'EPIC RATP et de 82 M€ pour les filiales.

- Les capitaux propres de l'EPIC Ratp enregistrent -20 M€ de résultat et + 12 M€ de reclassement dans les réserves, principalement liés à la valorisation des couvertures.
- Les capitaux propres des filiales enregistrent -68 millions d'euros de résultat et -14 millions d'euros de reclassement dans les réserves, principalement liés aux variations des cours de change sur le semestre.

2.4. Les investissements

Les investissements du groupe RATP s'élèvent à 746 M€ (hors acquisitions).

La part portée par l'EPIC RATP dans le cadre du plan quinquennal d'investissement (PQI) avec IDFM s'élève à 703 M€ dont :

- 387 M€ pour moderniser le réseau et entretenir les infrastructures
- 256 M€ pour prolonger les lignes de métro et de tramway
- 60 M€ pour moderniser les espaces et l'information voyageur

En matière de modernisation du réseau et d'entretien des infrastructures (387 M€), on relève notamment :

- Un poids marqué des investissements dédiés aux systèmes de transport (81 M€ dont 27 M€ consacrés à l'automatisation de la ligne 4 « projet OPAL 4 ») et aux infrastructures de transport (68 M€). Ces deux enveloppes incluent des opérations liées par exemple à la modernisation des lignes (18 M€ dédiés aux lignes 6-9-13) et des travaux de génie civil et d'équipement des voies (29M€) ;
- Une progression des dépenses dédiées à la politique immobilière (61 M€, majoritairement consacré à l'adaptation des ateliers et centres Bus) et aux systèmes d'information (56 M€) ;
- Une progression des contributions pour le matériel roulant (121 M€). Ces dépenses incluent 71 M€ dédiés au matériel roulant bus et 50 M€ consacrés au matériel roulant ferroviaire (programme MF19 et Renovations MI2N / MI79 principalement)

En matière de prolongement des lignes de métro et de tramway (256 M€), on peut relever :

- 191 M€ d'investissements pour les opérations d'infrastructures du Contrat de plan Etat Région, soit un niveau stable par rapport à l'an passé avec notamment le prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier (74 M€) et la poursuite des travaux de prolongement de la ligne 14 à Mairie de St-Ouen (68 M€) qui représentent à elles seules 74 % des dépenses (142 M€ pour 191 M€)
- 65 M€ d'investissements pour les matériels roulants liés aux opérations d'accroissement de capacité de transport, portés majoritairement par les programmes d'acquisition des MP14 Ligne 14 (47 M€), ainsi le T3 Porte Dauphine (13M€)

En matière de modernisation des espaces et de l'information voyageurs, les dépenses sont stables par rapport à 2019. Elles sont portées notamment par une forte dynamique des projets d'aménagement

des espaces voyageurs, comme par exemple les stations : Auber, Vincennes ou encore Charles de Gaulle Etoile (14 M€ pour ces projets à fin Juin 2020).

2.5. L'endettement net consolidé

L'évolution de l'endettement net consolidé entre le 31 décembre 2019 et le 30 juin 2020 se présente comme suit :

En M€	31-déc-19	30-juin-20	variations
Endettement net Transport	5 220	5 807	587
<i>Endettement net social</i>	5 135	5 658	523
<i>Metrolab</i>	-1	0	
<i>Crédit-bail RATP et divers</i>			0
<i>Impact IAS 39</i>	-39	-36	3
Endettement net EPIC RATP	5 095	5 622	527
Endettement net des filiales du Transport	125	186	60
Endettement net Ingénierie	0	0	0
Endettement net Valorisation des espaces	-39	-47	-8
Endettement net consolidé Groupe RATP	5 182	5 761	579
Endettement net des filiales	87	139	52

L'endettement net consolidé du groupe augmente de +579 M€ entre le 31 décembre 2019 et le 30 juin 2020. Cette hausse provient de l'EPIC RATP pour +527 M€ (dont -523 M€ sur l'endettement net social et +3 M€ sur l'impact IAS 39), accentué par une hausse de la dette des filiales de +52 M€.

Cette variation significative à la hausse est la conséquence directe des impacts de la crise sanitaire. Elle s'explique par une CAF dégradée (+409 M€, soit -160 M€ par rapport à juin 2019) ainsi qu'une tendance défavorable des BFR exploitation et investissement. L'évolution du BFR d'exploitation s'explique principalement par les impacts de la crise sanitaire (+373 M€) notamment la hausse de la créance sur IDFM au titre du partage du risque sur les recettes (+317 M€), qui doit être réglée contractuellement en fin d'année. La hausse du BFR d'investissement (+165 M€) provient principalement de la dette fournisseurs sur les immobilisations, qui enregistre une baisse saisonnière de +164 M€ résorbable en fin d'année.

Sur RATP Dev, la CAF (19 M€ y compris 6 M€ d'impact IFRS) permet quasiment d'autofinancer les investissements (+20 M€), mais la dette varie de +32 M€ du fait d'un effet BFR défavorable (hausse des créances échues sur les contrats algériens, conditions de sortie difficiles du contrat Austin aux Etats-Unis).

S'agissant du **financement**, la stratégie financière de la RATP consiste à mobiliser des ressources financières suffisantes pour financer son activité courante, ses investissements et ses remboursements d'emprunt. La RATP mobilise l'essentiel de son financement sur les marchés de dette organisés ou de gré à gré. La RATP dispose de plusieurs programmes de financement couvrant des maturités plus ou moins longues :

- Programme Euro Medium Term Note (EMTN) d'un montant maximum de 6 Mds € ;
- Programme de NeuCPs (ex Billets de Trésorerie) d'un montant maximum de 3 Mds €.

Pour faire face à la fermeture du marché des NeuCP consécutive à la crise du Covid 19, la RATP a également mis en place au début du mois de mai 800M€ de Revolving Credit Facility (RCF), dont 300M€ ont été tirés sur une durée de 12 mois.

Les notes attribuées par Moody's et FitchRatings reflètent la qualité du crédit de la RATP et donnent de la visibilité aux marchés financiers. Les notes à court et long terme attribuées par les agences de notation financière sont les suivantes au 30/06/2020 :

- FitchRatings : AA, F1+ avec perspective négative ;
- Moody's : Aa2, P1 avec perspective négative.

La RATP poursuit une stratégie de financement ayant pour objectif de diversifier sa base d'investisseurs et d'internationaliser le placement de ses obligations. Les émissions de Green Bonds contribuent largement à la réalisation de cet objectif.

Ainsi sur le premier semestre 2019, la RATP a lancé avec succès une seconde émission de Green Bonds de 500 M€ d'une maturité de dix ans. Cette opération, qui a connu une réussite remarquable, avec un taux de souscription élevé (>5 fois), s'inscrit pleinement dans le cadre de la démarche RSE du Groupe RATP et illustre sa détermination à relever les défis de la transition écologique et du changement climatique. Cette transaction amplifie le mouvement de diversification de la base d'investisseurs de la RATP, avec près de 60% du placement réalisé à l'étranger.

Au premier semestre 2020, la RATP a profité de bonnes opportunités pour réaliser 480M€ de placements privés (PP) à 30 ans sur des taux légèrement inférieurs à 1%. C'est la première fois que la RATP émet sur des maturités aussi longues. Cela lui permet de sécuriser le financement de ses actifs longs et d'améliorer sa gestion actif-passif.