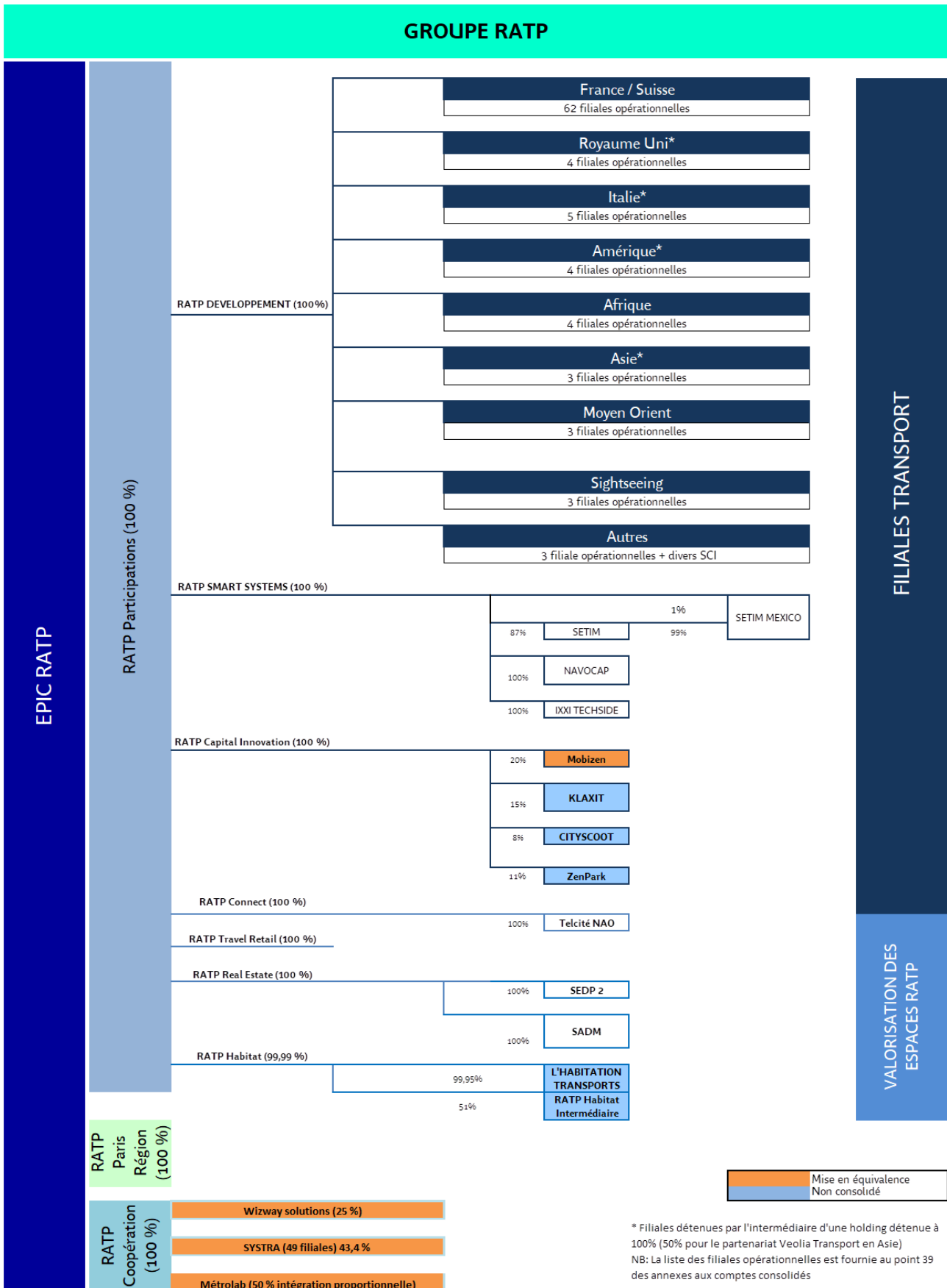


# Rapport de gestion semestriel au 30 juin 2020

**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 sociétés<sup>1</sup> 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.

<sup>1</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 2<sup>nd</sup> 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 CO<sub>2</sub>) 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<sup>ème</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup>) et au siège social de la RATP (opérations de curage et démolition sur un premier bâtiment de 7.000 m<sup>2</sup> 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	
<b>Transport</b>	<b>2 938</b>	<b>2 719</b>	<b>-219</b>	<b>-7,9%</b>
<b>RATP (a)</b>	<b>2 315</b>	<b>2 145</b>	<b>-170</b>	<b>-7,8%</b>
RATP Dev, RATP Coopération et RATP Smart Systems	623	575	-48	-8,5%
<b>Valorisation des espaces</b>	<b>28</b>	<b>27</b>	<b>-1</b>	<b>-4,8%</b>
<b>RATP (a) : mandat de gestion RATP Travel Retail</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>0,0%</b>
RATP Travel Retail, RATP Connect, RATP Real Estate	17	15	-1	-8,7%
<b>Groupe RATP (b)</b>	<b>2 966</b>	<b>2 746</b>	<b>-220</b>	<b>-7,9%</b>
<b>Contribution des Filiales (b-a)</b>	<b>640</b>	<b>590</b>	<b>-49</b>	<b>-8,5%</b>
<b>Contribution des Filiales en %</b>	<b>21,6%</b>	<b>21,5%</b>		

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 2<sup>nd</sup> 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
<b>Transport</b>	<b>242</b>	<b>53</b>	<b>-189</b>
<b>RATP (a)</b>	239	110	-128
RATP Dev, RATP Coopération et RATP Smart Systems	3	-57	-60
<b>Ingénierie (Groupe Systra)</b>	<b>-1</b>	<b>-3</b>	<b>-2</b>
<b>Valorisation des espaces</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>1</b>
<b>Groupe RATP (b)</b>	<b>247</b>	<b>57</b>	<b>-190</b>
<b>Contribution des Filiales (b-a)</b>	<b>8</b>	<b>-54</b>	<b>-62</b>

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<sup>er</sup> 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 SYSTRA 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
<b>Transport</b>	<b>123</b>	<b>-90</b>	<b>-213</b>
<b>RATP (a)</b>	<b>139</b>	<b>-20</b>	<b>-159</b>
RATP Dev, RATP Coopération et RATP Smart Systems	-17	-70	-53
<b>Ingénierie (Groupe Systra)</b>	<b>-1</b>	<b>-3</b>	<b>-2</b>
<b>Valorisation des espaces</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>2</b>
<b>Groupe RATP (b)</b>	<b>126</b>	<b>-88</b>	<b>-213</b>
<b>Contribution des Filiales (b-a)</b>	<b>-14</b>	<b>-68</b>	<b>-54</b>

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

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
<b>Endettement net Transport</b>	<b>5 220</b>	<b>5 807</b>	<b>587</b>
<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
<b>Endettement net EPIC RATP</b>	<b>5 095</b>	<b>5 622</b>	<b>527</b>
Endettement net des filiales du Transport	125	186	60
<b>Endettement net Ingénierie</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Endettement net Valorisation des espaces</b>	<b>-39</b>	<b>-47</b>	<b>-8</b>
<b>Endettement net consolidé Groupe RATP</b>	<b>5 182</b>	<b>5 761</b>	<b>579</b>
<b>Endettement net des filiales</b>	<b>87</b>	<b>139</b>	<b>52</b>

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.

# **Etats financiers consolidés semestriels au 30 juin 2020**



## Etat du résultat global

Les états financiers sont présentés en millions d'euros.

### 1) Compte de Résultat

	Notes	30/06/2020	30/06/2019
Chiffre d'affaires		2 746	2 966
Autres produits des activités ordinaires		199	147
<b>Produits des activités ordinaires</b>	3.1	<b>2 944</b>	<b>3 112</b>
Achats consommés		(293)	(257)
Autres achats et charges externes		(512)	(435)
Impôts, taxes et versements assimilés		(174)	(178)
Charges de personnel	3.2	(1 631)	(1 741)
Autres charges d'exploitation	3.3	(13)	(23)
<b>Excédent Brut d'Exploitation</b>		<b>322</b>	<b>479</b>
Dotations aux amortissements		(249)	(226)
Dotations et reprises aux provisions		(2)	5
Résultat de cessions d'actifs	3.4	28	(7)
Pertes de valeur		(45)	
Autres produits et charges opérationnels	3.4	(2)	(3)
Quote-part dans le résultat net des entités mises en équivalence	3.12.1	6	(1)
<b>Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entités mises en équivalence</b>		<b>57</b>	<b>247</b>
Produits financiers		11	18
Charges financières		(90)	(103)
<b>Résultat financier</b>	3.5	<b>(80)</b>	<b>(85)</b>
<b>Résultat des activités ordinaires avant impôts</b>		<b>(23)</b>	<b>162</b>
Impôts sur le résultat	3.6	(62)	(25)
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>		<b>(85)</b>	<b>137</b>
Résultat net des activités cédées, abandonnées ou destinées à être cédées		(4)	(8)
<b>Résultat net consolidé</b>		<b>(88)</b>	<b>129</b>
<b>Part du groupe</b>		<b>(88)</b>	<b>126</b>
Intérêts minoritaires		(0)	3

## 2) Autres éléments du résultat global

	30/06/2020	30/06/2019
<b>Résultat net consolidé</b>	<b>(88)</b>	<b>129</b>
Variation de la juste valeur des dérivés de couverture de flux de trésorerie	5	(20)
Impôts différés sur la variation de la juste valeur des dérivés de couverture de flux de trésorerie	1	1
Ecarts de conversion	(4)	1
Quote-part des entités mises en équivalence sur éléments recyclables en résultat	(4)	1
<b>Total des éléments recyclables en résultat</b>	<b>(2)</b>	<b>(18)</b>
Réévaluations au titre des régimes à prestations définies brut	(1)	(76)
Impôts différés sur les réévaluations au titre des régimes à prestations définies	1	
Quote-part des entités mises en équivalence sur éléments non recyclables en résultat	(1)	
Variation de la juste valeur des titres non consolidés		
<b>Total des éléments non recyclables en résultat</b>	<b>(1)</b>	<b>(76)</b>
<b>Produits et charges comptabilisés en autres éléments du résultat global</b>	<b>(3)</b>	<b>(93)</b>
<b>Résultat global total</b>	<b>(92)</b>	<b>36</b>
Part du groupe	(91)	32
Intérêts minoritaires	(1)	4

## Bilan consolidé

Actif		Notes	30/06/2020	31/12/2019	Passif		Notes	30/06/2020	31/12/2019
					Dotation en capital			433	433
Goodwill net	3.7		304	357	Contre-valeur des immobilisations mises à disposition			251	251
Immobilisations incorporelles	3.8		1 027	988	Réserves			4 149	4 021
Immobilisations corporelles	3.9		6 886	6 844	Résultat de la période			(88)	131
Titres mis en équivalence	3.12.1		142	145	<b>Capitaux propres - part du groupe</b>			<b>4 745</b>	<b>4 835</b>
Titres non consolidés			52	52	Intérêts minoritaires			27	33
Instruments financiers dérivés - non courants	3.17		2	0	<b>Capitaux propres - total</b>			<b>4 772</b>	<b>4 868</b>
Actifs financiers en concession - non courants	3.10		3 529	3 549	Provisions pour avantages au personnel	3.15		884	875
Autres actifs financiers - non courants	3.12.2		152	144	Autres provisions - non courantes	3.16		170	168
Impôts différés actifs			675	728	Dettes financières - non courantes	3.18.1		5 771	5 282
<b>Actifs non courants</b>			<b>12 769</b>	<b>12 806</b>	Passifs financiers - Opérations de location - non courants			299	326
					Instruments financiers dérivés - non courants	3.17		45	38
Stocks et en-cours			292	250	Impôts différés passifs			191	186
Créances d'exploitation	3.13		1 831	1 393	Autres créditeurs			18	17
Instruments financiers dérivés - courants	3.17		4	3	<b>Passifs non courants</b>			<b>7 378</b>	<b>6 893</b>
Actifs financiers en concession - courants	3.10		251	288	Autres provisions - courantes	3.16		81	83
Autres actifs financiers - courants	3.12.2		96	149	Dettes financières - courantes	3.18.1		3 084	1 731
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3.14		2 852	1 544	Passifs financiers - Opérations de location - courants			74	73
<b>Actifs courants</b>			<b>5 326</b>	<b>3 627</b>	Instruments financiers dérivés - courants	3.17		9	7
					Dettes d'exploitation	3.19		2 697	2 778
Actifs destinés à être cédés			2	2	<b>Passifs courants</b>			<b>5 944</b>	<b>4 671</b>
					Passifs destinés à être cédés			3	3
<b>Total Actif</b>			<b>18 097</b>	<b>16 435</b>	<b>Total Passif</b>			<b>18 097</b>	<b>16 435</b>

**Tableau des flux de trésorerie consolidés**

	<b>30/06/2020</b>	<b>30/06/2019</b>
<b>Résultat net (activités poursuivies)</b>	<b>(85)</b>	<b>129</b>
Neutralisation résultat des entités mises en équivalence	(6)	1
Neutralisation amortissements et provisions	304	250
Neutralisation amortissements biens en concession	154	163
Neutralisation résultat de cession	(33)	7
Neutralisation autres éléments non monétaires	7	(1)
Neutralisation impôts différés	57	18
Neutralisation impôts courants	5	8
Impôts courants versés	(9)	(21)
Variation des intérêts courus non échus	14	16
<b>Capacité d'autofinancement après intérêts et impôt</b>	<b>409</b>	<b>569</b>
Variation du BFR (hors investissements et subventions)	(348)	67
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles</b>	<b>61</b>	<b>636</b>
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>		
Acquisition d'immobilisations incorporelles et corporelles	(653)	(656)
Acquisition de biens mis en concession	(102)	(57)
Variation du BFR sur investissements et biens en concession	(165)	(161)
Subventions d'investissement reçues hors biens en concession	226	279
Subventions d'investissement reçues sur biens en concession	94	82
Variation créance de subventions d'investissement à recevoir	(10)	(30)
Cessions d'immobilisations incorporelles et corporelles	2	1
Acquisition d'actifs financiers	(0)	(1)
Variation des prêts et avances consentis	7	(35)
Dividendes reçus des entités mises en équivalence		2
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>	<b>(600)</b>	<b>(574)</b>
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>		
Emissions emprunts obligataires	480	500
Remboursements emprunts obligataires		(98)
Emissions autres emprunts	312	20
Remboursements autres emprunts	(9)	(19)
Paie ment net dette de loyer	(36)	(30)
Variation des billets de trésorerie	1 077	134
Variation du cash collatéral et placement court terme	51	(3)
Dividendes payés aux minoritaires		(3)
Autres flux liés aux opérations de financement	(8)	(29)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>	<b>1 867</b>	<b>473</b>
<b>Flux de trésorerie des activités poursuivies</b>	<b>1 328</b>	
Variation de trésorerie des activités cédées, destinées à être cédées et abandonnées	(2)	
<b>Variation nette de la trésorerie</b>	<b>1 327</b>	<b>535</b>
Trésorerie d'ouverture	1 441	1 001
Trésorerie de clôture (Note 3.14)	2 769	1 536
<b>Variation de la trésorerie</b>	<b>1 327</b>	<b>535</b>

## Tableau de variation des capitaux propres

	Dotation en capital	Contrevaleur des immobilisations mise à disposition	Réserves de conversion	Ecart actuariels	Variation de juste valeur non recyclable	Couverture de flux de trésorerie	Autres réserves	Capitaux propres part du groupe	Intérêts minoritaires	Total capitaux propres
<b>Capitaux propres au 31 décembre 2018</b>	433	251	-8	-128	0	-39	4 348	4 857	32	4 889
Résultat net de l'exercice							126	126	3	129
Autres éléments du résultat global			2	-76		-20		-94	1	-93
<b>Résultat global total</b>			2	-76		-20	126	32	4	36
Autres transactions entre actionnaires							0	0	0	0
Distribution de dividendes									-3	-3
Activation des impôts différés de l'Epic RATP										
Autres variations							-4	-4		-4
<b>Capitaux propres au 30 juin 2019</b>	433	251	-7	-204	0	-59	4 470	4 885	33	4 918
<b>Capitaux propres au 31 décembre 2019</b>	433	251	-5	-262	0	-54	4 473	4 835	33	4 868
Résultat net de l'exercice							-88	-88	0	-88
Autres éléments du résultat global			-7	-1		6		-3	-1	-3
<b>Résultat global total</b>			-7	-1		6	-88	-91	-1	-92
Autres transactions entre actionnaires							0	0	0	0
Distribution de dividendes									-4	-4
Autres variations							0	0	0	0
<b>Capitaux propres au 30 juin 2020</b>	433	251	-12	-263	0	-48	4 385	4 745	27	4 772

## Sommaire

<b>ETAT DU RESULTAT GLOBAL .....</b>	<b>2</b>
<b>BILAN CONSOLIDE.....</b>	<b>4</b>
<b>TABLEAU DES FLUX DE TRESORERIE CONSOLIDES .....</b>	<b>5</b>
<b>TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES .....</b>	<b>6</b>
<b>NOTES ANNEXES .....</b>	<b>8</b>
<b>1. Principales règles et méthodes comptables du groupe .....</b>	<b>10</b>
1.1 Préparation des états financiers .....	10
1.2 Les principes comptables et le référentiel appliqué.....	11
1.3 Estimations et jugements.....	11
1.4 Les méthodes d'évaluation spécifiques aux arrêtés intermédiaires .....	12
<b>2. Opérations sur le périmètre .....</b>	<b>13</b>
<b>3. Compléments d'information relatifs au bilan et au compte de résultat.....</b>	<b>14</b>
3.1 Produits des activités ordinaires .....	14
3.2 Charges de personnel .....	14
3.3 Autres charges d'exploitation .....	14
3.4 Autres produits et charges .....	14
3.5 Résultat financier .....	15
3.6 Impôt sur les résultats.....	15
3.7 Goodwill.....	16
3.8 Immobilisations incorporelles.....	16
3.9 Immobilisations corporelles.....	17
3.10 Contrats de concession .....	18
3.11 Dépréciation d'actifs .....	18
3.12 Titres mis en équivalence et autres actifs financiers .....	19
<b>3.12.1 Titres mis en équivalence .....</b>	<b>19</b>
<b>3.12.2 Autres actifs financiers.....</b>	<b>19</b>
3.13 Créances d'exploitation .....	19
3.14 Trésorerie et équivalents de trésorerie.....	20
3.15 Provisions pour avantages au personnel .....	20
3.16 Autres provisions.....	21
3.17 Instruments financiers dérivés .....	22
3.18 Dettes financières .....	22
<b>3.18.1 Détail des dettes financières .....</b>	<b>22</b>
<b>3.18.2 Calcul de l'endettement net .....</b>	<b>23</b>
<b>3.18.3 Variations des passifs liés aux activités de financement.....</b>	<b>23</b>
3.19 Dettes d'exploitation .....	23
3.20 Evaluation à la juste valeur des instruments financiers.....	23
<b>3.20.1 Classification hiérarchique de la juste valeur des instruments financiers.....</b>	<b>23</b>
<b>3.20.2 Transferts de niveaux hiérarchiques de juste valeur .....</b>	<b>25</b>
3.21 Engagements hors bilan .....	25
<b>3.22.1 Actifs et passifs éventuels .....</b>	<b>25</b>
3.22 Transactions avec des parties liées .....	26
3.23 Informations sectorielles.....	27
3.24 Sociétés du groupe .....	29
3.25 Evénements postérieurs à la clôture .....	30

## Notes annexes

Le groupe RATP est un acteur majeur du transport public urbain et périurbain en France et dans le monde.

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 immatriculée au RCS de Paris. Son siège social est situé au 54 quai de la Râpée, 75012 Paris.

L'EPIC RATP a notamment pour objet l'exploitation de services publics de transport en Ile-de-France et la gestion d'infrastructure de réseaux de transport public urbain de voyageurs (loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires - loi ORTF).

La Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019 (LOM) instaure une régulation des activités de gestion d'infrastructures et de sûreté de la RATP par l'Autorité de Régulation des Transports (ART). Les modalités de cette régulation devraient être précisées par décret en 2020.

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

La RATP intervient également, par le biais de ses 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 ce dernier.

Les comptes consolidés du groupe au 30 juin 2020 ont été arrêtés par le Conseil d'Administration du 31 juillet 2020.

Les montants sont exprimés en millions d'euros, sauf exception mentionnée dans les notes, et arrondis au million le plus proche. Par conséquent, la somme des montants arrondis peut présenter des écarts non significatifs par rapport au total reporté.

### Pandémie Covid 19

La période clôturée au 30 juin 2020 a été marquée par les conséquences de la pandémie de Covid 19. L'activité et les résultats financiers du Groupe ont été impactés par cette crise sanitaire.

Le résultat net part du Groupe est de -88 M€ au 30 juin 2020, en retrait de - 214 M€ par rapport à 2019.

La baisse du trafic voyageurs et de l'offre de transport réalisée pendant le confinement ont eu pour conséquences :

- des baisses de charges salariales, de matières et d'énergie principalement,
- des surcoûts liés à la continuité de l'activité (mesures exceptionnelles de nettoyage et de désinfection, fourniture d'équipements de protection pour les agents et les clients : masques, visières, gel hydroalcoolique,...),
- et la baisse des recettes voyageurs, des financements de certaines autorités organisatrices, et des recettes annexes liées au transport.

Le retour de l'activité à son niveau nominal n'interviendra que progressivement. Dans ce contexte, le groupe RATP a été conduit à s'interroger sur le risque de dépréciation de ses actifs. Les comptes au 30 juin 2020 comprennent ainsi une dépréciation des actifs de l'activité Sightseeing de RATP Dev de 45 M€. Les prévisions des autres activités de l'EPIC et des filiales n'amènent pas à constater d'autre dépréciation d'actifs.

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 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, 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 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. Principales règles et méthodes comptables du groupe

### Saisonnalité de l'activité

Dans un contexte d'activité normale (qui s'appliquait notamment à l'année 2019), l'activité de la RATP est sujette à une forte saisonnalité : les recettes voyageurs des mois de juillet et août sont significativement plus faibles que la moyenne constatée sur les autres mois en raison des congés d'été ; pour les activités en Ile-de-France, compte tenu de la nécessité de maintenir une offre de service satisfaisante, conformément aux décisions d'Ile-de-France Mobilités, cette diminution des recettes n'est pas compensée par une diminution corrélée des charges, notamment les charges de personnel. Ainsi, le résultat du premier semestre est généralement supérieur au résultat du second semestre.

La crise sanitaire du COVID 19 affecte sur l'année 2020 la saisonnalité généralement observée.

### 1.1 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 établis au 30 juin 2020 conformément aux normes IFRS telles qu'adoptées par l'Union Européenne.

Ce référentiel est disponible sur le site de la Commission Européenne à l'adresse suivante : [ec.europa.eu/finance/company-reporting/ifrs-financial-statements/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/finance/company-reporting/ifrs-financial-statements/index_fr.htm)

Les comptes consolidés au 30 juin 2020 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 du 31 décembre 2019 établis en normes IFRS.

Suite à l'évolution de la présentation des agrégats du tableau des flux de trésorerie au 31 décembre 2019, les données du 30 juin 2019 présentées dans les états financiers ont été retraitées par rapport aux données publiées, à des fins de comparaison. Le passage entre les données publiées et les données retraitées proforma est le suivant :

M€	30/06/2019 publié	30/06/2019 proforma	variation proforma - publié
<b>Capacité d'autofinancement publiée</b>	<b>549</b>	549	
Neutralisation de la charge (produit) d'impôts différés		18	18
Neutralisation de la charge (produit) d'impôts courants		8	8
IS payé		(21)	(21)
Variation des intérêts courus non échus		16	16
<b>Capacité d'autofinancement proforma</b>	549	<b>569</b>	<b>20</b>
Elimination de la charge (produit) d'impôt	25		(25)
variation du besoin en fonds de roulement	67	67	
IS payé	(21)		21
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles</b>	<b>620</b>	<b>636</b>	<b>16</b>
Variation des intérêts courus non échus	16		(16)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>	<b>489</b>	<b>473</b>	<b>(16)</b>

## 1.2 Les principes comptables et le référentiel appliqué

Les principes comptables appliqués pour l'établissement des comptes consolidés résumés au 30 juin 2020 sont identiques à ceux décrits dans la note 1, et détaillés dans l'ensemble des notes annexes des comptes consolidés de l'exercice clos au 31 décembre 2019 sous réserve des éléments présentés ci-dessous et des spécificités requises par la norme IAS 34 relative à l'information financière intermédiaire.

## 1.3 Estimations et jugements

Pour établir les états financiers semestriels du groupe, la direction doit procéder à des estimations dans la mesure où certains éléments inclus dans ces 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. En conséquence, les réalisations pourraient s'écarter sensiblement des estimations retenues au 30 juin 2020.

A l'exception des méthodes d'évaluation spécifiques utilisées pour cet arrêté intermédiaire et décrites au paragraphe 1.4, les estimations et jugements portent sur les mêmes postes que lors de la clôture au 31 décembre 2019.

Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

- les amortissements et dépréciations d'actifs, essentiellement les immobilisations corporelles, les stocks, les créances d'exploitation, les goodwill, et les tests de dépréciation d'actifs,
- les passifs, dont les provisions pour risques, et principalement la provision pour démantèlement, les éléments relatifs aux avantages du personnel et les passifs éventuels,
- l'évaluation à la juste valeur des instruments financiers,
- l'évaluation des risques de contrepartie des dépôts dans le cadre des contrats de *leasehold*,
- la reconnaissance des impôts différés actifs,
- la comptabilisation des contrats de concession,
- les regroupements d'entreprises.

## 1.4 Les méthodes d'évaluation spécifiques aux arrêtés intermédiaires

### Les contributions d'Ile-de-France Mobilités

Le mécanisme de rémunération du contrat avec Ile-de-France Mobilités pour les activités en Ile-de-France sur la période 2016-2020 intègre :

- une contribution d'exploitation « C1 » relative aux charges d'exploitation destinée à couvrir les obligations de service public. Cette contribution se décompose en trois éléments :
  - une contribution forfaitaire « C11 » couvrant les charges d'exploitation de l'opérateur de transport et du gestionnaire d'infrastructure non couvertes par les recettes « voyageurs »,
  - une contribution « C12 » couvrant à l'euro/l'euro certains impôts et taxes,
  - et une contribution « C13 » couvrant l'écart entre les recettes directes prévisionnelles indexées selon les modalités prévues pour la contribution forfaitaire « C11 » et le montant des recettes directes prévisionnelles actualisées des décisions tarifaires d'Ile-de-France Mobilités,
- une contribution « C2 » liée au financement des investissements. Dans le cadre de l'application d'IFRIC 12 sur les accords de concession de services, cette contribution « C2 » relative aux biens de retour et aux biens de reprise est analysée comme l'amortissement et la rémunération des actifs financiers constatés au titre de ces biens (voir Note 3.10),
- un bonus ou malus relatif aux indicateurs de qualité du service,
- un mécanisme d'intéressement avec partage des risques et des gains entre la RATP et Ile-de-France Mobilités fondé sur les recettes directes réalisées par comparaison avec l'objectif prévu au contrat,
- 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). Dans le cadre de l'application d'IFRIC 12 sur les accords de concession de services, cette contribution « C4 » est analysée comme l'amortissement et la rémunération des actifs financiers constatés au titre de ces biens (voir Note 3.10).

Ces produits du transport sont prévus par la convention pluriannuelle 2016-2020 conclue entre Ile-de-France Mobilités et la RATP. 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 avec Ile-de-France Mobilités.

Ces contributions sont mensualisées de la façon suivante :

- « C11 » et « C13 » sont mensualisées de sorte que le montant global 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 et aux biens de reprise dont le traitement appliqué est décrit dans la note 3.10.

### Bonus / Malus qualité de service du contrat avec Ile-de-France Mobilités

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. Le montant retenu au 30 juin est déterminé en fonction de l'estimation annuelle et des événements du semestre écoulé.

### Intéressement du personnel

Le montant figurant dans les comptes semestriels correspond à 50 % de l'intéressement annuel calculé à partir de l'estimation annuelle.

### **Avantages au personnel long terme et postérieurs à l'emploi**

Les avantages au personnel au 30 juin 2020 sont évalués sur la base d'une projection établie à partir des hypothèses actuarielles retenues lors de la clôture du 31 décembre 2019. Le taux d'actualisation est de 0,75% au 30 juin 2020, comme au 31 décembre 2019.

## **2. Opérations sur le périmètre**

---

Il n'y a pas eu d'opérations ayant une incidence significative sur le périmètre au cours du semestre.

La liste des sociétés intégrées au périmètre de consolidation figure à la note 3.25 de la présente annexe.

### 3. Compléments d'information relatifs au bilan et au compte de résultat

#### 3.1 Produits des activités ordinaires

	30/06/2020	30/06/2019
Produits du transport	2 486	2 625
Produits des activités annexes	36	87
Recettes hors transport	225	254
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>2 746</b>	<b>2 966</b>
Opérations de ventes de biens mis en concession	99	49
Revenus des actifs financiers en concession	54	57
Autres	46	41
<b>Autres produits des activités ordinaires</b>	<b>199</b>	<b>147</b>
<b>Produits des activités ordinaires</b>	<b>2 944</b>	<b>3 112</b>

#### 3.2 Charges de personnel

	30/06/2020	30/06/2019
Rémunérations	(1 103)	(1 205)
Charges sociales	(479)	(488)
Autres avantages à long terme		(2)
Avantages postérieurs à l'emploi	(25)	(18)
Intéressement des salariés	(24)	(28)
<b>Total charges de personnel</b>	<b>(1 631)</b>	<b>(1 741)</b>

#### 3.3 Autres charges d'exploitation

	30/06/2020	30/06/2019
Pertes sur créances clients	(1)	(1)
Résultat du régime de protection sociale	(36)	2
Charges diverses de gestion courante	23	(23)
<b>Total autres charges d'exploitation</b>	<b>(13)</b>	<b>(23)</b>

#### 3.4 Autres produits et charges

	30/06/2020	30/06/2019
Résultat de cession d'actifs	28	(7)
Pertes de valeur	(45)	
Autres produits et charges opérationnels	(2)	(3)

### 3.5 *Résultat financier*

	30/06/2020	30/06/2019
<b>Coût de l'endettement</b>		
Charges d'intérêts sur emprunts	(71)	(74)
Impact des intérêts courus sur les couvertures	(6)	(3)
<b>Total coût de l'endettement brut</b>	<b>(77)</b>	<b>(76)</b>
Produits sur trésorerie et équivalents de trésorerie	(1)	
<b>Total coût de l'endettement net</b>	<b>(78)</b>	<b>(76)</b>
<b>Autres charges et produits financiers</b>		
Résultat de change lié aux éléments opérationnels	3	2
Charges de désactualisation avantages au personnel / écarts actuariels des avantages aux personnels long terme	(2)	(11)
Intérêts financiers sur les loyers	(3)	(3)
Autres charges ou produits financiers		4
<b>Total autres produits et charges financiers</b>	<b>(1)</b>	<b>(9)</b>
<b>Résultat financier</b>	<b>(80)</b>	<b>(85)</b>

### 3.6 *Impôt sur les résultats*

	30/06/2020	30/06/2019
Résultat net (a)	(88)	129
Impôts sur le résultat (b)	(62)	(25)
Quote-part dans le résultat net des entités mises en équivalence (c)	6	(1)
<b>Résultat avant impôt (a)-(b)-(c)=(d)</b>	<b>(32)</b>	<b>155</b>

Les impôts sur le résultat comprennent la charge ou le produit d'impôt exigible et la charge ou produit d'impôt différé.

#### Intégration fiscale

Depuis 2016, la RATP a opté pour le régime d'intégration fiscale des filiales françaises contrôlées à plus de 95%, prévu par l'article 223A du Code Général des Impôts.

#### Imposition différée

A fin décembre 2019, le groupe disposait d'un actif d'impôts différés comptabilisé au bilan de 525 millions d'euros, compte tenu de déficits fiscaux et de décalages temporaires importants résultant d'amortissements fiscaux supérieurs aux amortissements comptables. Ces impôts différés actifs sont évalués sur un horizon de rentabilité des 10 prochaines années.

La charge d'impôt de l'EPIC RATP sur les résultats est basée sur un taux d'impôt normatif de 31,00 % appliqué au résultat de la période. La charge d'impôt différé constatée pour l'EPIC RATP est de -61 millions d'euros et la créance d'impôt différé au 30 juin 2020 de l'EPIC RATP s'établit à 464 millions d'euros.

### 3.7 Goodwill

	30/06/2020	31/12/2019
<b>A l'ouverture de la période</b>	<b>357</b>	<b>348</b>
Acquisitions		
Pertes de valeur	(45)	
Différences de change	(9)	8
Variation de périmètre		1
<b>A la clôture de la période</b>	<b>304</b>	<b>357</b>

### 3.8 Immobilisations incorporelles

	31/12/2019	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact actifs mis en concession	30/06/2020
<b>Valeurs brutes</b>							
Droit au bail	2						2
Frais de recherche et développement	1			5		(5)	1
Concessions, brevets et droits similaires	679	1	(3)	20			696
Fonds commercial	2						2
Autres immobilisations incorporelles	55				(2)		54
Immobilisations incorporelles en concession	569					31	601
Immobilisations incorporelles en cours	261	48		(25)			285
<b>Total Valeurs brutes</b>	<b>1 570</b>	<b>49</b>	<b>(3)</b>		<b>(2)</b>	<b>27</b>	<b>1 641</b>

	31/12/2019	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprises	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact actifs mis en concession	30/06/2020
<b>Amortissements et dépréciations</b>							
Droit au bail	(1)						(1)
Frais de recherche et développement	(1)	(4)				4	(1)
Concessions, brevets et droits similaires	(498)	(32)	3			1	(526)
Fonds commercial	(1)						(1)
Autres immobilisations incorporelles	(40)	(3)			1		(41)
Immobilisations incorporelles en concession	(40)					(4)	(44)
<b>Total amortissements et dépréciations</b>	<b>(581)</b>	<b>(38)</b>	<b>3</b>		<b>2</b>	<b>1</b>	<b>(614)</b>

<b>Valeurs Nettes</b>	<b>988</b>	<b>11</b>				<b>28</b>	<b>1 027</b>
-----------------------	------------	-----------	--	--	--	-----------	--------------

### 3.9 Immobilisations corporelles

	31/12/2019	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variation de périmètre, écarts de conversion	Impact actifs mis en concession	30/06/2020
<b>Valeurs brutes</b>							
Terrains	576		(1)	1			575
Immeubles de placement	1						1
Constructions	10 412	8	(31)	73	(4)	(8)	10 450
Installations techniques, matériels, outillage industriel	4 891	7	(34)	85	(1)	(10)	4 937
Matériels de transport	2 425	28	(33)	78	(27)	(48)	2 423
Autres immobilisations corporelles	253	3	(5)	28			279
Immobilisations corporelles en cours	3 988	679		(260)		(47)	4 360
Subventions d'investissement	(11 103)	(320)	3				(11 420)
<b>Total Valeurs brutes</b>	<b>11 443</b>	<b>405</b>	<b>(101)</b>	<b>4</b>	<b>(33)</b>	<b>(113)</b>	<b>11 605</b>
	31/12/2019	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprise	Reclassements	Variation de périmètre, écarts de conversion	Impact actifs mis en concession	30/06/2020
<b>Amortissements et dépréciations</b>							
Terrains	3	(1)	2			1	4
Immeubles de placement	(1)						(1)
Constructions	(4 101)	(154)	28		1	13	(4 213)
Installations techniques, matériels, outillage industriel	(3 052)	(119)	31		1	15	(3 125)
Matériels de transport	(859)	(205)	28		11	113	(911)
Autres immobilisations corporelles	(185)	(11)	5				(191)
Immobilisations en cours							
Subventions d'investissement	3 595	3	122			(2)	3 718
<b>Total amortissements et dépréciations</b>	<b>(4 599)</b>	<b>(488)</b>	<b>216</b>		<b>13</b>	<b>140</b>	<b>(4 719)</b>
<b>Valeurs Nettes</b>	<b>6 844</b>	<b>(83)</b>	<b>115</b>	<b>4</b>	<b>(20)</b>	<b>26</b>	<b>6 886</b>

Le montant des immobilisations en cours se compose principalement des projets liés au nouveau matériel roulant ferroviaire et au renouvellement des trains, aux prolongements de lignes de métro et tramway.

#### Impacts financiers des normes IAS17 et IFRS16 dans les immobilisations corporelles

	31/12/2019	Nouveaux contrats 2019	Dotations	Sortie, reprise	Variation de périmètre, écarts de conversion	30/06/2020
<b>Droits d'utilisation (IAS17+IFRS16)</b>						
Terrains	3					3
Constructions	239	7	(20)	(3)		223
Installations techniques, matériels, outillage industriel	1					1
Matériels de Transport	138	12	(18)		(11)	121
Autres immobilisations corporelles					1	1
<b>Total Valeurs nettes</b>	<b>381</b>	<b>20</b>	<b>(38)</b>	<b>(3)</b>	<b>(10)</b>	<b>350</b>



### 3.10 Contrats de concession

La valeur comptable des actifs financiers en concession au 30 juin 2020 est la suivante :

	30/06/2020	31/12/2019
Montant brut	3 529	3 549
Perte de valeur		
<b>Actifs fin. en concession - non courants</b>	<b>3 529</b>	<b>3 549</b>
Montant brut	251	288
Perte de valeur		
<b>Actifs fin. en concession - courants</b>	<b>251</b>	<b>288</b>

### 3.11 Dépréciation d'actifs

#### Unités génératrices de trésorerie (UGT) de l'Epic RATP

Les UGT définies au niveau de l'EPIC RATP correspondent aux activités d'opérateur de transport (OT) et de gestionnaire d'infrastructure (GI), ces activités étant des périmètres comptablement séparés en application des règles de régulation.

La fin du contrat actuel entre RATP et Ile-de-France Mobilités interviendra en fin d'année 2020. La négociation de nouveaux contrats pour la période 2021-2024 est en cours, et intégrera la détermination d'un nouveau mode de rémunération pour les activités régulées de gestionnaire d'infrastructure et de sûreté, basé sur une juste rémunération des capitaux engagés et dont les caractéristiques précises seront précisées dans le décret d'application de la Loi d'Orientation des Mobilités (loi LOM) du 24 décembre 2019. Ces évolutions devraient conduire à sécuriser la valorisation au bilan de la RATP des actifs de ces activités, qui sont par ailleurs peu affectées par la crise sanitaire.

S'agissant de l'opérateur de transport, au-delà des effets immédiats de la crise sanitaire, ses possibles impacts à moyen-long terme (évolution des comportements des usagers, surcoûts d'exploitation durables, notamment sur le nettoyage) devront être pris en compte dans les équilibres financiers des futurs contrats à conclure avec Ile-de-France Mobilités.

Dans ces conditions, aucune dépréciation n'apparaît nécessaire dans les résultats au 30 juin 2020.

#### Unités génératrices de trésorerie (UGT) de RATP DEV

Les UGT des activités portées par les filiales sont définies en fonction de l'activité et de la zone géographique, notamment les principales zones suivantes : France/Suisse, USA/Royaume-Uni/Afrique du Sud et Sightseeing.

La crise sanitaire liée au Covid-19 a entraîné un recul de l'activité sur le 1er semestre 2020 et a impacté les résultats opérationnels des UGT de RATP Dev.

La crise du COVID 19 a notamment provoqué un arrêt complet des activités de Sightseeing à Londres et à Paris et une perturbation forte du marché du tourisme à court terme, ce qui constitue un indice de perte de valeur. L'évolution du contexte économique global a conduit à revoir à la baisse les projections de flux de trésorerie à long terme sur cette activité, et à passer une provision de 44,5M€ pour dépréciation des actifs incorporels.

### 3.12 Titres mis en équivalence et autres actifs financiers

#### 3.12.1 Titres mis en équivalence

Sociétés du groupe	30/06/2020				31/12/2019			
	% de contrôle	Titres mis en équivalence	Dont quote-part du résultat net	Dont quote-part des autres éléments du résultat global	% de contrôle	Titres mis en équivalence	Dont quote-part du résultat net	Dont quote-part des autres éléments du résultat global
Groupe Systra	43,38	110	(3)		43,38	117		
Autres entreprises associées		9	(1)			9	(2)	
Coentreprises		24	9	1		19	9	1
<b>Total</b>		<b>142</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>Total</b>	<b>145</b>	<b>7</b>	<b>1</b>

#### 3.12.2 Autres actifs financiers

	30/06/2020	31/12/2019
Dépôts <i>lease</i> (part à plus d'un an)	19	18
Dépôts en juste valeur	92	77
Prêts comités interprofessionnels du logement (CIL)	21	21
Prêts et autres créances	21	28
<b>Autres actifs financiers non courants bruts</b>	<b>152</b>	<b>144</b>
Provisions sur autres actifs financiers		
<b>Autres actifs financiers non courants nets</b>	<b>152</b>	<b>144</b>

	30/06/2020	31/12/2019
Dividendes à recevoir	3	
Prêts comités interprofessionnels du logement (CIL)	6	6
Dépôts <i>lease</i> (part à moins d'un an)	7	12
Autres prêts, dépôts et cautionnements		1
Cash collatéral lié aux opérations de <i>lease</i>	59	68
Autres placements - courant	21	62
<b>Autres actifs financiers courants bruts</b>	<b>96</b>	<b>149</b>
Provisions sur autres actifs financiers		
<b>Autres actifs financiers courants nets</b>	<b>96</b>	<b>149</b>

Les dépôts *lease* concernent des contrats terminés et sont adossés aux emprunts liés aux terminaisons de *lease* (*swaps* de flux) figurant en dettes financières (Note 3.18). Le cash collatéral correspond à des sommes versées en garantie de ces emprunts.

### 3.13 Créances d'exploitation

	30/06/2020	31/12/2019
Créances clients	532	435
Dépréciation des créances clients	(9)	(9)
<b>Créances clients</b>	<b>523</b>	<b>426</b>
Paiements d'avances	23	12
Charges constatées d'avance	37	31
Créances sur l'Etat et autres collectivités	619	335
Subventions d'investissement à recevoir	117	107
Créances diverses	504	473
Créances d'impôt sur le résultat	15	15
Dépréciation des autres débiteurs	(6)	(6)
<b>Autres débiteurs</b>	<b>1 308</b>	<b>967</b>
<b>Total clients et autres débiteurs</b>	<b>1 831</b>	<b>1 393</b>

	30/06/2020	31/12/2019
Dépréciation des créances clients en début d'exercice	(9)	(9)
Dotations de l'exercice		(2)
Reclassement		1
Reprises de l'exercice utilisées		1
<b>Dépréciation des créances clients en fin d'exercice</b>	<b>(9)</b>	<b>(9)</b>

L'échéance des créances nettes «Clients et autres débiteurs» est intégralement à moins d'un an.

### 3.14 Trésorerie et équivalents de trésorerie

	30/06/2020	31/12/2019
Valeurs mobilières de placement	1 950	1 211
Disponibilités	903	333
<b>Trésorerie de clôture du bilan</b>	<b>2 852</b>	<b>1 544</b>

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

	30/06/2020	31/12/2019
Trésorerie et équivalents de trésorerie (bilan)	2 852	1 544
Concours bancaires courants	(84)	(103)
<b>Trésorerie de clôture du TFT</b>	<b>2 769</b>	<b>1 441</b>

### 3.15 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.

	30/06/2020	31/12/2019
Provision pour indemnités de départ à la retraite	357	353
Provision pour allocations décès des retraités	43	43
Provision pour indemnités décès des actifs	22	22
Provision pour cessation anticipée d'activité	2	2
Provision pour rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités	388	381
Provision pour retraites filiales étrangères	3	3
<b>Total avantages postérieurs à l'emploi</b>	<b>814</b>	<b>804</b>
Provision pour cessation progressive d'activité		
Provision pour médailles du travail	34	34
Provision pour maladies longue durée	2	2
Provision pour chômage	9	9
Provision pour rentes maladies professionnelles et accidents du travail des actifs	25	25
Autres provisions pour avantages long terme		1
<b>Total avantages à long terme</b>	<b>70</b>	<b>71</b>
<b>Total</b>	<b>884</b>	<b>875</b>

Les avantages au personnel sont évalués au 30 juin 2020 avec un taux d'actualisation de 0,75 %, identique au taux du 31 décembre 2019.

### 3.16 Autres provisions

	31/12/2019	Dotation	Provision utilisée	Provision non utilisée	Reclassement, variations de périmètre et taux de change	30/06/2020
<b>Provisions non courantes</b>	<b>168</b>	<b>12</b>	<b>(4)</b>	<b>(4)</b>	<b>(2)</b>	<b>170</b>
Démantèlement	66					66
Litiges	10	1	(1)			10
Autres charges	30	1				32
Autres risques	62	10	(3)	(4)	(3)	62
<b>Provisions courantes</b>	<b>83</b>	<b>18</b>	<b>(4)</b>	<b>(16)</b>	<b>(0)</b>	<b>81</b>
Démantèlement						
Litiges	18	2			(1)	18
Autres charges	5		(1)		1	5
Autres risques	59	16	(3)	(15)		57
<b>Total des Provisions</b>	<b>251</b>	<b>31</b>	<b>(8)</b>	<b>(20)</b>	<b>(3)</b>	<b>251</b>

### 3.17 Instruments financiers dérivés

	30/06/2020					
	Actif non courant	Actif courant	Actif Total	Passif non courant	Passif courant	Passif Total
<i>Cash flow hedge</i>	2	1	3	6		6
<i>Fair value hedge</i>				39	7	46
<i>Non hedge</i>		3	3		2	2
<b>Total</b>	2	4	6	45	9	54

	31/12/2019					
	Actif non courant	Actif courant	Actif Total	Passif non courant	Passif courant	Passif Total
<i>Cash flow hedge</i>			1	7		8
<i>Fair value hedge</i>				31	4	35
<i>Non hedge</i>		3	3		3	3
<b>Total</b>		3	3	38	7	45

### 3.18 Dettes financières

#### 3.18.1 Détail des dettes financières

	30/06/2020	31/12/2019
Emprunts obligataires	5 452	4 972
Emprunts auprès de la région Ile-de-France	131	129
Emprunts plan épargne entreprise		
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	19	18
Dépôts et cautionnements (reçus)	6	6
Autres emprunts et dettes	164	157
<b>Total dettes financières - non courantes</b>	<b>5 771</b>	<b>5 282</b>
Emprunts auprès de la région Ile-de-France	17	16
Emprunts plan épargne entreprise	240	249
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	7	12
Billets de trésorerie	2 356	1 279
Autres emprunts et dettes	317	22
Concours bancaires	84	103
Intérêts courus non échus	63	49
<b>Total dettes financières - courantes</b>	<b>3 084</b>	<b>1 731</b>
<b>Total</b>	<b>8 855</b>	<b>7 013</b>

Dans le cadre de son programme EMTN, la RATP a émis le 13/03/2020, 300 millions d'euros sur une durée de 30 ans, au taux de 0.94 %. Cette souche a été abondée le 24/04/2020 pour un montant de 30 millions d'euros. Le 21/04/2020, la RATP a émis 150 millions d'euros sur une durée de 30 ans, au taux de 1.07 %.

### 3.18.2 Calcul de l'endettement net

Le groupe définit communément sa dette comme le total des encours de dettes financières sous déduction d'une part des intérêts courus non échus, de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des actifs financiers relatifs aux opérations de *lease* (dépôts, cautionnements et cash collatéral) et de la juste valeur des instruments dérivés de couverture de change sur les emprunts obligataires et les dépôts de *lease*.

	30/06/2020	31/12/2019
Dettes financières	8 855	7 013
Instruments dérivés à la juste valeur sur option	6	1
Intérêts courus non échus	(63)	(49)
Avance prêts comités interprofessionnels du logement (CIL)	(20)	(20)
Dépôts et cautionnements (1)	(26)	(30)
Autres actifs financiers liés aux opérations de <i>lease</i>	(53)	(53)
Placements à court terme	(21)	(62)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(2 852)	(1 544)
Autres (2)	(65)	(73)
<b>Endettement net groupe</b>	<b>5 761</b>	<b>5 182</b>

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

(2) Dont sommes versées en garantie des swaps de flux (dépôt en collatéral) pour 59 millions d'euros au 30 juin 2020.

### 3.18.3 Variations des passifs liés aux activités de financement

	31/12/2019	Flux de financement	Flux d'exploitation	Variation des comptes de trésorerie du TFT	Effet de change	Juste valeur	Reclass. courant/non courant	Autres	30/06/2020
Dettes financières - non courantes	5 282	487			(9)	10	5	(4)	5 771
Dettes financières - courantes	1 731	1 363	14	(19)			(5)		3 084
<b>Total Dettes financières</b>	<b>7 013</b>	<b>1 850</b>	<b>14</b>	<b>(19)</b>	<b>(9)</b>	<b>10</b>		<b>(4)</b>	<b>8 855</b>

### 3.19 Dettes d'exploitation

	30/06/2020	31/12/2019
Dettes fournisseurs	638	494
Dettes sur immobilisations	377	608
Dettes fiscales et sociales	892	720
Dettes diverses d'exploitation	25	148
Produits constatés d'avance	218	214
Autres dettes diverses	537	585
Dettes d'impôt sur le résultat	8	10
<b>Total</b>	<b>2 697</b>	<b>2 778</b>

L'échéance des dettes fournisseurs est intégralement à moins d'un an.

### 3.20 Evaluation à la juste valeur des instruments financiers

#### 3.20.1 Classification hiérarchique de la juste valeur des instruments financiers

La juste valeur des actifs et des passifs financiers est classée en fonction des données d'entrée utilisées pour les évaluations selon les niveaux hiérarchiques suivants :

Niveau 1 : juste valeur obtenue à partir des prix cotés sur un marché actif ;

Niveau 2 : juste valeur obtenue à partir d'un modèle de valorisation comportant des données de marché observables (principalement cotations de taux, cours de change et volatilité de taux) ;

Niveau 3 : juste valeur évaluée à partir d'un modèle de valorisation comportant des données non observables.

### **Prix cotés sur un marché actif (niveau 1)**

La détermination de la juste valeur à partir de données de marché est retenue prioritairement. Des valeurs mobilières de placement telles que certains OPCVM sont classées dans cette catégorie.

La juste valeur des emprunts obligataires comptabilisés au coût amorti est donnée à titre d'information dans l'annexe. Cette juste valeur est déterminée sur la base du prix de cotation à la clôture.

### **Modèles de valorisation comportant des données de marché observables (niveau 2)**

Les actifs et passifs comptabilisés à la juste valeur et relevant du niveau 2 sont essentiellement les instruments financiers dérivés et certains dépôts en dollars conservés par la RATP après la terminaison anticipée des contrats de *lease*. La juste valeur de ces dépôts est déterminée sur la base d'une actualisation des flux estimés à la date de clôture. La juste valeur des instruments dérivés est obtenue par référence à la valeur de marché estimée à partir de modèles de valorisation communément utilisés par les intervenants sur le marché ou par valorisations externes obtenues des contreparties :

- la juste valeur des *swaps* de taux est déterminée sur la base d'une actualisation des flux futurs estimés ;
- la juste valeur des *cross currency swaps* est déterminée sur la base d'une actualisation des flux estimés par les banques à la date de clôture ;
- la juste valeur des options de taux (*swaptions, caps, floors*) est déterminée sur la base de la méthode Black & Scholes.

La juste valeur des actifs et passifs financiers non cotés et évalués au coût amorti est fournie à titre d'information dans l'annexe. Elle est déterminée sur la base d'une actualisation des flux contractuels selon les taux de marché avec prise en compte du risque de crédit de l'émetteur. Les taux d'intérêt utilisés pour actualiser les flux sont déterminés en fonction de la courbe des taux de *swaps* Euribor.

### **Modèles de valorisation comportant des données non observables (niveau 3)**

Les actifs et passifs comptabilisés à la juste valeur et relevant du niveau 3 sont les titres non consolidés.

	Valeur Comptable au bilan	Niveau hiérarchique de juste valeur			
		Juste valeur	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
<b>Evaluation des actifs à la juste valeur :</b>					
Titres non consolidés	52	52			52
Instruments financiers dérivés	6	6		6	
Actifs financiers en concession	3 780	3 780		3 780	
Autres actifs financiers	248	258	80	178	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 852	2 852	966	1 887	
Actifs détenus en vue de la vente					
<b>Evaluation des passifs à la juste valeur :</b>					
Dettes financières	8 855	9 499	6 066	3 433	
Instruments financiers dérivés	54	54		54	

31/12/2019	Valeur Comptable au bilan	Niveau hiérarchique de juste valeur			
		Juste valeur	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
<b>Evaluation des actifs à la juste valeur :</b>					
Titres non consolidés	52	52			52
Instruments financiers dérivés	3	3		3	
Actifs financiers en concession	3 836	3 836		3 836	
Autres actifs financiers	293	302	130	172	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 544	1 544	121	1 423	
Actifs détenus en vue de la vente					
<b>Evaluation des passifs à la juste valeur :</b>					
Dettes financières	7 013	7 856	5 780	2 077	
Instruments financiers dérivés	45	45		45	

### 3.20.2 Transferts de niveaux hiérarchiques de juste valeur

Au cours du semestre, il n'y a pas eu de transfert de juste valeur entre le niveau 1 et le niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs, ni de transferts vers ou depuis le niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs.

## 3.21 Engagements hors bilan

### 3.22.1 Actifs et passifs éventuels

#### Contrôle URSSAF

Au cours du 1er semestre 2018, la RATP a fait l'objet d'un contrôle de l'URSSAF sur les années 2015 à 2017. Les principales divergences identifiées dans le cadre du contrôle concernent les modalités de calcul de l'assiette des cotisations « allocations familiales » des agents sous statut de la RATP.

Une notification de redressement a été adressée à la RATP par l'Administration le 28 mars 2019, pour un montant de 46,9 millions d'euros (dont 4,3 millions d'euros de majorations de retard). Le montant du principal, soit 42,6M€, a été réglé par l'entreprise à titre conservatoire le 23 avril 2019. Ce montant a été inscrit à l'actif du bilan comme une créance de la RATP sur l'URSSAF.

La RATP conteste formellement le bien fondé des arguments développés par l'URSSAF. Elle a saisi la commission de recours amiable le 21 mai 2019. A l'issue du délai des deux mois, la commission ne s'est pas prononcée, ce qui équivaut à une décision implicite de rejet.

La RATP a déposé un recours le 21 octobre 2019 auprès du Tribunal de Grande Instance pour faire valoir sa position. Aucune provision n'a été constatée dans les comptes au 30 juin 2020.



### 3.22 Transactions avec des parties liées

La RATP, en tant qu'EPIC, 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. Le groupe présente des informations sur les principales transactions non courantes conclues avec l'Etat et les collectivités publiques, bien que celles-ci soient des entités publiques.

#### Transactions avec l'Etat et les collectivités publiques :

	30/06/2020	30/06/2019
Ressources du contrat Ile-de-France Mobilités	1 454	1 062
Ressources des communes pour le maintien de dessertes déficitaires	5	9
Subventions d'investissements appelées sur l'exercice (Etat, Ile-de-France Mobilités, région Ile de France, autres)	316	363
Créances sur l'Etat et les collectivités	357	379
Créances sur Ile-de-France Mobilités (hors IFRIC 12)	529	57
Dettes envers l'Etat et les collectivités	130	126
Dettes envers Ile-de-France Mobilités	58	35
Dettes envers Ile-de-France Mobilités - versement transport	12	12
Produit constatés d'avance envers Ile-de-France Mobilités	175	27
Dettes financières envers la région Ile de France	169	187

Les autres transactions avec des parties liées (dont celles réalisées avec les entreprises du secteur public) sont des transactions courantes réalisées à des conditions normales de marché.

### 3.23 Informations sectorielles

Conformément aux dispositions de la norme IFRS 8, les secteurs présentés sont les suivants :

- Le secteur « Gestionnaire d'infrastructure » (GI), regroupant l'activité de gestionnaire de l'infrastructure des réseaux de métro et de RER (dans la limite des compétences reconnues à SNCF Réseau) en Ile-de-France (loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires) et l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris (loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris) ;

- Le secteur « Opérateur de Transport » (OT), correspondant aux activités d'exploitation de services de transport de voyageurs du groupe exercées par la RATP en Île-de-France, et par ses filiales 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'infrastructure qui fait, par conséquent, l'objet de conventions de cessions internes.

Ces deux secteurs d'activité correspondent aux secteurs revus régulièrement par le management du groupe dans le cadre du reporting interne afin de permettre l'allocation des ressources entre les différents secteurs et d'évaluer la performance en cohérence avec le suivi du contrat Ile-de-France Mobilités pour l'activité de l'EPIC RATP.

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

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 cessions 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.

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 elles sont rattachées.

**Informations par secteurs opérationnels relatives au compte de résultat**
**Au 30 juin 2020**

	Gestionnaire d'infrastructure	Transport	Eliminations	Total
Chiffre d'affaires externe	28	2 718		2 746
Chiffre d'affaires inter-secteur	486	117	(603)	
Chiffre d'affaires	514	2 835	(603)	2 746
Excédent brut d'exploitation	251	70		322
Résultat opérationnel	122	(65)		57
Dotations aux amortissements	(136)	(114)		(249)

**Au 30 juin 2019**

	Gestionnaire d'infrastructure	Transport	Eliminations	Total
Chiffre d'affaires externe		2 966		2 966
Chiffre d'affaires inter-secteur	457	168	(625)	
Chiffre d'affaires	457	3 134	(625)	2 966
Excédent brut d'exploitation	256	223		479
Résultat opérationnel	136	111		247
Dotations aux amortissements	(121)	(106)		(226)

**Informations par secteurs opérationnels relatives au bilan**
**Au 30 juin 2020**

	Gestionnaire d'infrastructure	Transport	Total
Immobilisations incorporelles et corporelles nettes	6 355	1 558	7 913
Subventions d'investissement	2 611	5 091	7 702
Investissements corporels et incorporels	254	398	653
Acquisition de biens mis en concession		102	102
<b>Total Actif</b>	<b>6 784</b>	<b>11 313</b>	<b>18 097</b>

**Au 31 décembre 2019**

	Gestionnaire d'infrastructure	Transport	Total
Immobilisations incorporelles et corporelles nettes	6 107	1 725	7 832
Subventions d'investissement	2 586	4 922	7 508
Investissements corporels et incorporels	678	949	1 627
Acquisition de biens mis en concession		210	210
<b>Total Actif</b>	<b>6 586</b>	<b>9 849</b>	<b>16 435</b>

**3.24 Sociétés du groupe**

Pôle Transport	Pays	% contrôl	% intérêt	Méthode	Commentaires
RATP	France	100,00	100,00	IG	Entité-mère
RATP Participations	France	100,00	100,00	IG	
RATP Paris Région	France	100,00	100,00	IG	
AlpBus Fournier	France	100,00	100,00	IG	
Autocars Du Cambrésis	France	96,17	96,17	IG	
Autocars Finand	France	100,00	100,00	IG	
Autocars Finand Parmentier	France	100,00	100,00	IG	
Autoline Toscane	Italie	100,00	100,00	IG	
Assetco Toscana SRL	Italie	100,00	100,00	IG	
Aventour	France	100,00	100,00	IG	
Bath Bus Company	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Bombela Operating Company	Afrique du Sud	63,42	63,42	IG	
Cambrésis Bus	France	96,17	96,17	IG	
CAMCO	Arabie Saoudite	80,00	80,00	IG	
Cars Dunois	France	100,00	100,00	IG	
Cars Perrier	France	100,00	100,00	IG	
Casa Tram	Maroc	100,00	100,00	IG	
Céobus	France	100,00	100,00	IG	
Champagne Mobilités	France	100,00	100,00	IG	
Chemin De Fer Cambrésis	France	96,17	96,17	IG	
Cité Bleue	France	50,00	50,00	MEE	Co-entreprise
Compagnie Francilienne de Transport et de la Mobilité	France	100,00	100,00	IG	
CSR	France	100,00	100,00	IG	
CTB	France	100,00	100,00	IG	
CTCM	France	100,00	100,00	IG	
CTGMVA	France	100,00	100,00	IG	
CTLB	France	100,00	100,00	IG	
CTPC	France	100,00	100,00	IG	
CTPL	France	90,00	90,00	IG	
CTVH	France	100,00	100,00	IG	
CTVMI	France	100,00	100,00	IG	
CTY	France	100,00	100,00	IG	
DL Entreprises	France	100,00	100,00	IG	
Dunois Voyages	France	100,00	100,00	IG	
El Djazair	Algérie	100,00	100,00	IG	
EM Services	France	90,00	90,00	IG	
EMS Rennes	France	90,00	90,00	IG	
FlexCité	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité 77	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité 91	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité 49	France	100,00	100,00	IG	
FlexCité 93	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité 94	France	97,00	97,00	IG	
FlexCité 95	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité TAD	France	100,00	100,00	IG	
Gem'Bus	France	100,00	100,00	IG	
Gest SpA	Italie	100,00	100,00	IG	
H R Richmond Ltd	Angleterre	100,00	100,00	IG	
HelvéCIE SA	Suisse	100,00	100,00	IG	
Hello Paris	France	50,00	50,00	MEE	
Hello Paris Participation	France	50,00	50,00	MEE	
Hello Paris Services	France	50,00	50,00	MEE	
Hong Kong Tramway	Hong Kong	50,50	50,50	IG	
Hong Kong Tramway Engineering	Hong Kong	50,00	50,00	MEE	
RATP Smart System	France	100,00	100,00	IG	
Ixii Techside	France	100,00	100,00	IG	
La Ferroviaria Italiana (LFI)	Italie	11,71	11,71	MEE	
Latium Cilia	Italie	51,00	51,00	IG	
Lebas Laridant	France	100,00	100,00	IG	
Les Cars Charlot	France	100,00	100,00	IG	
London United Busways	Angleterre	100,00	100,00	IG	
London Sovereign	Angleterre	100,00	100,00	IG	
RATP Maintenance Services (ex Matem)	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev USA Inc. (ex McDonald Transit Associates)	Etats Unis	94,29	94,29	IG	
Metrolab	France	50,00	50,00	Autre	Activité conjointe. Intégrée en quote-part ligne à ligne
MétroLink	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Mobicité	France	100,00	100,00	IG	
Mobizen	France	20,00	20,00	MEE	
Mouilins Mobilité	France	100,00	100,00	IG	
Mumbai	Inde	31,50	31,50	MEE	
Navocap	France	100,00	100,00	IG	
Odulus	France	35,00	35,00	MEE	
Orlyval Service (OVS)	France	99,00	99,00	IG	
PEM Mantes	France	100,00	100,00	IG	
Public Transportation Company	Arabie Saoudite	20,00	20,00	MEE	
RKH Qatarat LLC. (ex Qatar Metro)	Qatar	32,50	32,50	MEE	
RATP Capital Innovation	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Asia Pacific PTE LTD	Singapour	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Canada	Canada	100,00	100,00	IG	
RATP Dev France Investissement	France	100,00	100,00	IG	
Ratp Dev France Services	France	100,00	100,00	IG	

<b>Pôle Transport (suite)</b>	<b>Pays</b>	<b>% contrôle</b>	<b>% intérêt</b>	<b>Méthode</b>	<b>Commentaires</b>
RATP Dev Italia	Italie	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Lorient Agglomération	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Manille	Philippines	99,99	99,99	IG	
RATP Dev Middle East	Emirats Arabes Unis	100,00	100,00	IG	
RATP Development Mobility Cairo	Egypte	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Quiperle Communauté	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Saudi Arabia	Arabie Saoudite	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 DEV Rails	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Angers	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Brest	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Saint Malo	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Creil	France	100,00	100,00	IG	
RATP Développement	France	100,00	100,00	IG	
RATP Do Brazil	Brésil	100,00	100,00	IG	
RATP Coopération	France	100,00	100,00	IG	
Citio	France	92,00	92,00	IG	
RDGS	Angleterre	100,00	100,00	IG	
RDMT - DC	Etats Unis	98,86	98,86	IG	
RDMT Tucson	Etats Unis	98,86	98,86	IG	
RDK SAS	France	50,00	50,00	MEE	
RDK LLC (Educationnal City)	Qatar	50,00	50,00	MEE	
RDSL URBAN NY	Etats Unis	100,00	100,00	IG	
RMS	Etats Unis	100,00	100,00	IG	
RRS	Etats Unis	100,00	100,00	IG	
SCI Foncière RD	France	100,00	100,00	IG	
SCI Sofitim	France	50,00	50,00	IG	
Setim	France	86,75	86,75	IG	
Setim Mexico	Mexique	86,88	86,88	IG	
Setram	Algérie	49,00	49,00	IG	
SLIDE	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Société des Lignes Touristiques	France	100,00	100,00	IG	
Société des Transports Interurbains Centre	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	100,00	100,00	IG	
Saint-Quentin-en-Yvelines Bus	France	89,52	89,52	IG	
STD de la Marne	France	100,00	100,00	IG	
STILE	France	100,00	100,00	IG	
STIVIMMO	France	50,00	50,00	MEE	Co-entreprise
STIVO	France	50,00	50,00	MEE	Co-entreprise
STS	France	51,00	51,00	IG	
TFT SpA	Italie	11,71	11,71	MEE	
TIMBUS	France	50,02	50,02	IG	
TOT The Original Sight Tour Limited	Angleterre	100,00	100,00	IG	
TP2A	France	51,00	51,00	IG	
Tram di Firenze	Italie	14,53	14,53	MEE	
TVM	France	100,00	100,00	IG	
Véolia Transport RATP Asia	France	50,00	50,00	MEE	Co-entreprise
Vienne Mobilités	France	90,00	90,00	IG	
Voyages Dupas Lebeda	France	100,00	100,00	IG	
Voyages Taquet	France	100,00	100,00	IG	
VTR China	Chine	50,00	50,00	MEE	Co-entreprise
VTR Consulting	Chine	50,00	50,00	MEE	Co-entreprise
RDTI (ex VTR India)	Inde	50,00	50,00	MEE	Co-entreprise
Wizway Solution	France	25,00	25,00	MEE	
<b>Pôle Ingénierie</b>	<b>Pays</b>	<b>% contrôle</b>	<b>% intérêt</b>	<b>Méthode</b>	<b>Commentaires</b>
Groupe Systra	France	43,40	43,40	MEE	
<b>Pôle valorisation des espaces</b>	<b>Pays</b>	<b>% contrôle</b>	<b>% intérêt</b>	<b>Méthode</b>	<b>Commentaires</b>
RATP Travel Retail	France	100,00	100,00	IG	
SADM	France	100,00	100,00	IG	
RATP Real Estate	France	100,00	100,00	IG	
SEDP2	France	100,00	100,00	IG	
RATP Connect	France	100,00	100,00	IG	
Telcité NAO	France	100,00	100,00	IG	

### 3.25 Evènements postérieurs à la clôture

Néant



**KPMG Audit**  
Tour EQHO  
2 Avenue Gambetta  
CS 60055  
92066 Paris la Défense Cedex  
France



**Mazars**  
Tour Exaltis  
61 rue Henri Regnault  
92400 Courbevoie

RATP

***Rapport des commissaires aux comptes sur  
l'information financière semestrielle 2020***

Période du 1er janvier au 30 juin 2020  
RATP  
54, quai de la Rapée - 75012 Paris



**KPMG Audit**  
Tour EQHO  
2 Avenue Gambetta  
CS 60055  
92066 Paris la Défense Cedex  
France



**Mazars**  
Tour Exaltis  
61 rue Henri Regnault  
92400 Courbevoie

## **RATP**

Siège social : 54, quai de la Rapée - 75012 Paris

### **Rapport des commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2020**

Période du 1er janvier au 30 juin 2020

Mesdames, Messieurs,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le Commissaire aux participations de l'Etat et en application de l'article L.451-1-2 III du Code monétaire et financier, nous avons procédé à :

- l'examen limité des comptes semestriels consolidés résumés de la RATP, relatifs à la période du 1<sup>er</sup> janvier 2020 au 30 juin 2020, 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 du conseil d'administration le 31 juillet 2020 sur la base des éléments disponibles à cette date dans un contexte évolutif de crise liée au Covid-19 et de difficultés à appréhender ses incidences et les perspectives d'avenir. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d'exprimer notre conclusion sur ces comptes.

#### **I – Conclusion sur les comptes**

Nous avons effectué notre examen limité selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. 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.

Sur la base de notre examen limité, 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 la conclusion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note « Pandémie Covid-19 » de l'annexe aux comptes semestriels consolidés résumés présentant les impacts de la crise sanitaire et ses conséquences sur les discussions actuelles avec Ile-de-France Mobilités sur l'application du contrat au regard des créances et produits à recevoir existants au 30 juin 2020.

## **II – Vérification spécifique**

Nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité du conseil d'administration établi le 31 juillet 2020 commentant les comptes semestriels consolidés résumés sur lesquels a porté notre examen limité. Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes semestriels consolidés résumés.

### Les commissaires aux comptes

Paris La Défense, le 31 juillet 2020

Courbevoie, le 31 juillet 2020

KPMG Audit  
*Département de KPMG S.A.*

*Mazars*

Stéphanie Millet  
Associée

Erwan Candau  
Associé