



# Rapport financier semestriel 2018

Rapport de gestion  
Comptes consolidés

## **Attestation des personnes assumant la responsabilité du rapport financier semestriel**

Nous attestons que, à notre connaissance, les comptes pour le semestre écoulé sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport de gestion semestriel ci-joint présente un tableau fidèle des événements importants survenus pendant les six premiers mois de l'exercice, de leur incidence sur les comptes, ainsi qu'une description des principaux risques et des principales incertitudes pour les six mois restants de l'exercice.

Paris, le 31 août 2018.

La présidente-directrice générale

**Catherine Guillouard**

Le directeur financier

**Jean-Yves Leclercq**

## SOMMAIRE



### **Rapport de gestion**

au 30 juin 2018 4



### **États financiers consolidés semestriels**

au 30 juin 2018 16



### **Rapport des commissaires aux comptes**

sur l'information financière  
semestrielle 2018 44

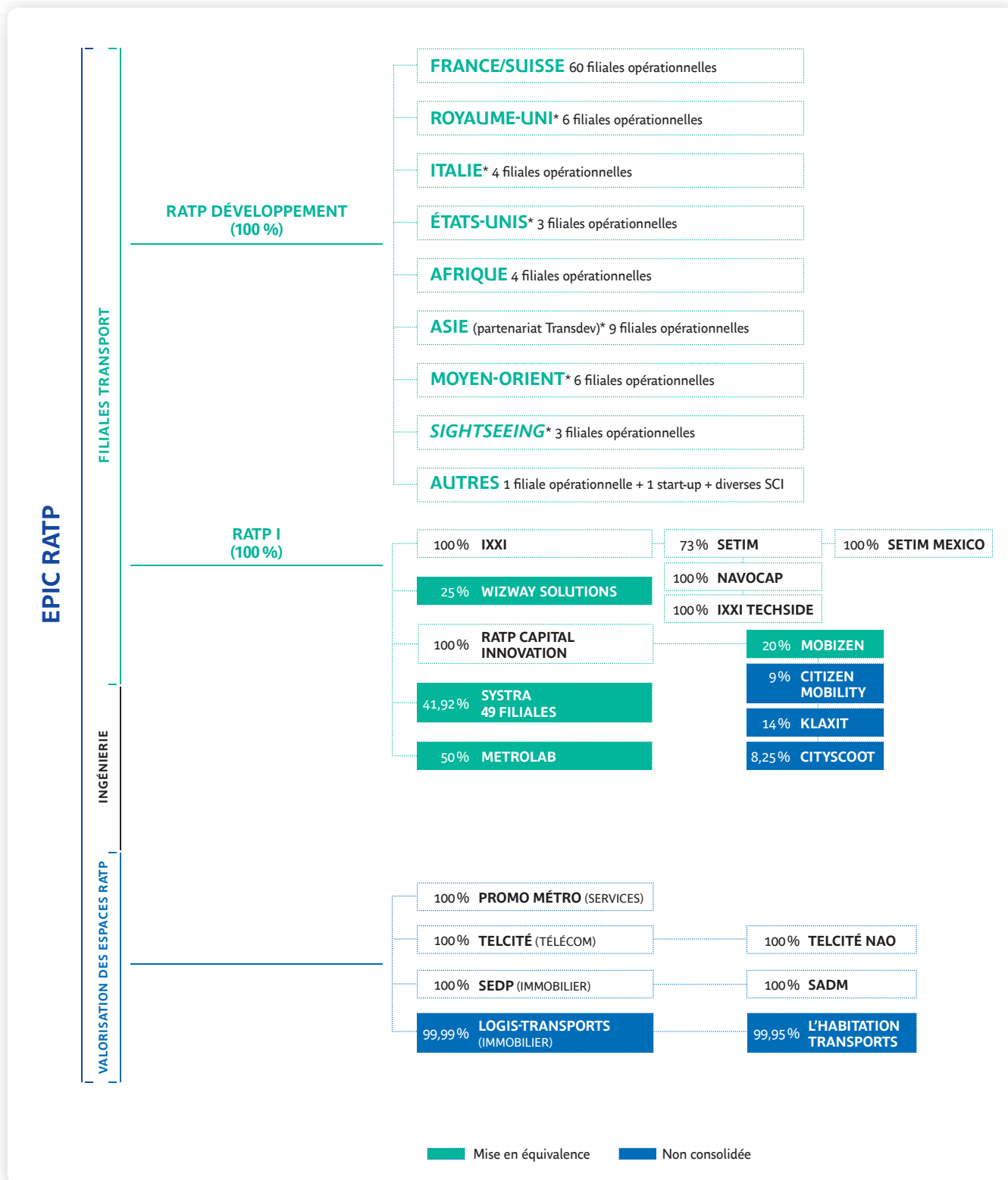
# Rapport de gestion

au 30 juin 2018



# Organigramme du groupe RATP

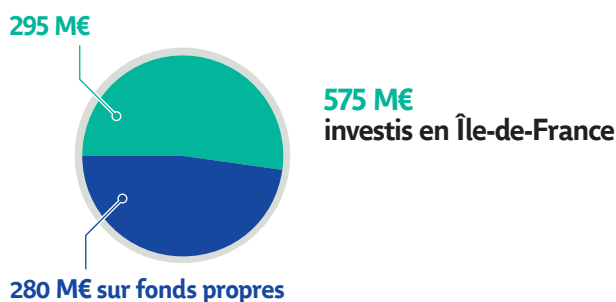
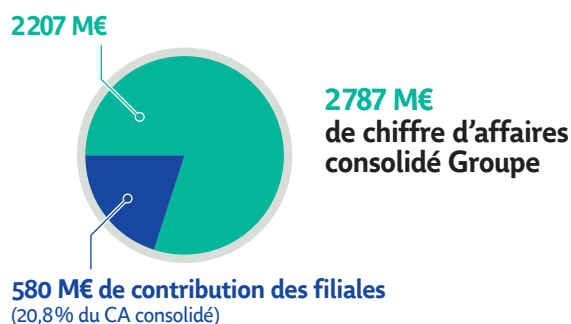
30 juin 2018



\* Filiales détenues par l'intermédiaire d'une holding détenue à 100% (50% pour le partenariat Transdev en Asie).  
 NB : la liste des filiales opérationnelles (porteuses de contrats) est fournie au point 3.25 des annexes aux comptes consolidés.

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

## Résultats financiers



\* Pro forma 2017 (IFRS 15).

### La société mère et son environnement contractuel

La société mère, la Régie autonome des transports parisiens (RATP), est un établissement public à caractère industriel et commercial (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. Son siège social est situé au 54, quai de la Rapée, 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 Île-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 poursuivra 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 transport (métro et RER). Les droits d'exploitation de lignes confiés à la RATP sont donc limités dans le temps, avec un renouvellement possible de ces droits aux termes prévus par la loi.

La loi ORTF définit enfin le cadre de rémunération de la RATP dans ses missions de gestionnaire d'infrastructure et d'exploitant des lignes en assurant une rémunération appropriée des capitaux engagés.

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

La rémunération du service de référence, produit par la RATP, par les seules recettes directes ne permet pas à elle seule d'équilibrer le modèle économique. En effet, les prix des billets et abonnements fixés par les autorités organisatrices ne couvrent pas le coût total de l'offre. Les contributions forfaitaires versées par IDFM permettent ainsi à la RATP d'assurer l'équilibre économique nécessaire pour la réalisation de l'offre, des investissements et des objectifs contractuels associés. Ainsi, pour la RATP, le taux de subvention 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 % (étude du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, 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.

Sur le premier semestre 2018, l'activité de la RATP représente 79,2 % du chiffre d'affaires du Groupe. Le premier client de la RATP est IDFM.

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/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 (capacité d'autofinancement) 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.

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 CAF.

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 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 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 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 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 cinq 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 compétence des filiales

**RATP Développement (RATP Dev)** est la filiale développant et gérant les contrats d'exploitation de réseaux de transports publics gagnés en dehors du bassin 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 contrats, a ainsi 110 filiales réparties dans 14 pays parmi lesquels la France, le Royaume-Uni, l'Algérie ou encore les États-Unis, qui sont les plus importants en termes de contribution au chiffre d'affaires.

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).

**Ixxi**, 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 (STI). 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 transactions par jour), plus grand réseau multimodal au monde avec la présence de métros, bus, tramways et RER. Via ses filiales Ixxi Techside, Navocap et Setim, Ixxi bénéficie également d'une présence à Bordeaux, Toulouse, Saint-Étienne et Mexico.

**RATP I** – outre le portage de filiales et participations – 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, détenue à 100 % via RATP I. 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 prises de participation dans certains fonds d'investissement ciblés, dont les thématiques correspondent aux axes d'innovation et de développement clés pour le Groupe. Après Communauto, Klaxit et Citizen Mobility, RATP CI a ainsi investi dans Cityscoot en début d'année.

**Systra** est une participation de la RATP détenue à 41,92 % via RATP I. L'ensemble 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 seuls 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.

**SEDP** est la filiale de gestion et ingénierie immobilières du groupe RATP. Elle accompagne ses clients dont le principal, la 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 tout en tenant compte des évolutions réglementaires 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 les programmes immobiliers complexes en zone dense ;
- le *facility management* et l'assistance à maîtrise d'ouvrage sur les travaux de gros entretien ;
- la gestion d'espaces événementiels.

**Promo Métro** est la filiale de 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 la RATP.

**Telcité** est une filiale 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 télécoms, assurances, grands comptes publics et PME. Le réseau représente 70 000 kilomètres de fibres. Au 31 mars 2018, Telcité a fusionné avec sa filiale Naxos, qui proposait des services complémentaires à ceux de Telcité centrés sur le transport des données. Telcité NAO est la filiale portant le contrat de déploiement du réseau 3G/4G dont l'achèvement est prévu pour fin 2019. À date, un tiers du réseau, soit 120 stations, est couvert, principalement la plus grande partie des lignes A et B du RER et de la ligne 1 du métro.



# 1 — Les principales évolutions en 2018

## 1.1 Pour le Transport

### 1.1.1 La RATP

#### Évolutions du contrat IDFM-RATP : avenants 2018

Les résultats à fin juin 2018 intègrent les avenants au contrat d'exploitation IDFM-RATP 2016-2020 n<sup>os</sup> 1 à 11 (hors RVB 2018), qui impactent la rémunération de la RATP à hauteur de + 13,0 millions d'euros par rapport à fin juin 2017, soit + 0,5 %, dont :

- des accroissements d'offre sur le réseau de surface : bus (principalement au titre des avenants n<sup>os</sup> 4, 6, 7, 8 et 9) et tramway (suite au prolongement du T6 et à des renforts d'offre) ;
- sur le réseau ferré, en raison de la refonte de la grille horaire de la ligne A du RER.

Les autres éléments ajustant la rémunération contractuelle concernent principalement la mise en place du plateau programme pour la modernisation de la billetterie (+ 1,8 million d'euros).

L'avenant n<sup>o</sup> 8 du 22 décembre 2017 convenait avec IDFM des conséquences financières de l'économie d'impôt sur les sociétés intervenue par rapport aux hypothèses du contrat :

- la RATP prend à sa charge la taxe sur les salaires à partir de 2016, sans répercussion sur le montant des contributions ;
- un versement exceptionnel, plafonné à 8 millions d'euros, sera effectué à IDFM si l'excédent brut d'exploitation (EBE) réalisé est supérieur à l'EBE de référence du contrat en 2018 et 2019 : les résultats au 30 juin 2018 intègrent une provision de -4 millions d'euros, ce versement étant probable au titre de 2018 ;
- la RATP s'engage à réaffecter une partie de l'économie réalisée à des investissements définis par IDFM dans le cadre du programme voté le 13 juillet 2016 de modernisation du matériel roulant et des infrastructures associées.

#### Orientation du trafic

Les résultats du premier semestre 2018 présentent une hausse de trafic de + 1,0 % et + 17,2 millions de voyages. Après correction des effets calendaires (-18,2 millions de voyages), des effets des grèves SNCF (-1,3 million de voyages), des incidents et travaux (-4,5 millions de voyages) et les évolutions d'offres (+ 1,5 million de voyages), la tendance d'évolution du trafic est de + 2,3 %, soit + 39,6 millions de voyages.

L'évolution du trafic, bien que ralenti par les épisodes neigeux et les trois mois de grèves SNCF, est portée par un contexte économique, touristique et politique favorable au réseau francilien de transports en commun.

Cette hausse est particulièrement marquée sur le métro, qui gagne 13,1 millions de voyages sur le premier semestre 2018. En effet, le mode profite à la fois de la reprise économique et de la fréquentation des voyageurs occasionnels et des touristes. Bien que le trafic sur le RER soit stable, on note une grande disparité entre la ligne A et la ligne B, respectivement + 5,0 millions de voyages et -5,0 millions de voyages. Cette diminution sur la ligne B trouve pour partie son origine dans la fermeture des quais pour l'automatisation de la ligne 4 à Gare du Nord à partir du mois de mars, mais aussi dans l'impact des grèves SNCF.

### 1.1.2 Les autres évolutions en France

Le niveau d'activité est en hausse par rapport à fin juin 2017 :

- la mise en service du réseau de Lorient contribue à la croissance d'activité pour 12 millions d'euros ;
- la cession des actifs interurbains du centre de la France : STIN-STIA, en avril 2018, vient nuancer cette évolution dans les comptes (-7 millions d'euros en chiffre d'affaires par rapport à 2017) ;
- les contrats français de RATP Dev performant bien, notamment Valenciennes et Vannes ;
- l'environnement reste très concurrentiel sur l'activité touristique de *sightseeing* ;
- Ixxi poursuit son effort de développement notamment via ses filiales Navocap et Setim, au sein de laquelle Ixxi a porté sa participation à 73,3 % du capital (contre 60 % en 2017). Au premier semestre, le Groupe a notamment remporté le contrat SIM Nouvelle-Aquitaine en consortium avec Instant System (projet de mise en place d'un SI multimodal) ;
- RATP Capital Innovation a investi en février à hauteur de 8,25 % dans la start-up Cityscoot, premier service de location de scooters électriques en libre-service à Paris, et est dorénavant dotée d'un programme d'investissement de 30 millions d'euros.

### 1.1.3 Les autres évolutions à l'international

- Aux États-Unis, RATP Dev a acquis la société Roadrunner en mai, s'implantant ainsi en Californie. La société n'est toutefois pas consolidée au 30 juin 2018. Dans le cadre de la revue de son portefeuille d'activités, RATP Dev avait procédé en 2017 à la cession de Fullington, opérant des lignes dans l'est de la Pennsylvanie, et cédé les actifs touristiques de New York.
- Au Royaume-Uni, RATP Dev fait face à une conjonction de facteurs défavorables sur le premier semestre :
  - à Londres, les bonus qualité sont en baisse et les coûts d'exploitation en hausse ;
  - à Bournemouth, une nouvelle offre a été mise en place, mais les effets ne sont pas encore visibles.
- Au Qatar, en partenariat avec Keolis et Hamad Group, le groupe RATP prépare la mise en service du premier réseau de transport public du pays à partir de la fin de l'année 2018. Le contrat, d'une durée de vingt ans, est estimé à plus de 3 milliards d'euros. Le réseau (75 kilomètres de lignes pour le métro de Doha et 18 kilomètres de lignes pour le tramway de Lusail) sera exploité partiellement jusqu'à la fin des travaux du nouveau réseau, prévue en 2020.
- Au Maroc, RATP Dev exploite le tramway de Casablanca, dont le contrat a fait l'objet d'un renouvellement l'an passé pour une durée de douze ans, avec une extension importante du réseau (d'une à

cinq lignes de tramway et deux lignes de bus à haut niveau de service). Le contrat est estimé à 390 millions d'euros.

- En Algérie, RATP Dev a mis en service l'extension du métro d'Alger, ainsi que les prolongements des lignes de tramway d'Ouargla (fin mars) et de Sétif (début mai).
- En Italie, le processus d'attribution du contrat portant sur l'exploitation des autobus de la région Toscane à la filiale du groupe Autolinee est suspendu, dans l'attente du jugement de la Cour de justice de l'Union européenne, interrogée par le Conseil d'État italien afin qu'il soit éclairé sur l'interprétation du règlement n° 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs. L'audience pour les plaidoiries s'est tenue en juin.
- En Afrique du Sud, RATP Dev a porté sa participation dans BOC, l'exploitant de la ligne du Gautrain de 51 % à 63,42 %, à la suite de la sortie d'un actionnaire minoritaire.
- En Arabie saoudite, RATP Dev reste en attente de l'annonce officielle du gain du contrat du réseau de métro de Riyad. La signature du contrat est prévue pour la fin de l'année.
- Le groupe Ixxi a remporté deux contrats en Amérique latine :
  - un contrat de fourniture d'un système de billettique pour quatre stations de téléphérique à Guayaquil, en Équateur ;
  - un contrat de fourniture et d'installation de 300 *farebox* dans les bus de Guadalajara, au Mexique.

## 1.2 Pour l'Ingénierie

Après une année 2017 difficile, Systra confirme sa trajectoire 2018 malgré un contexte économique toujours perturbé. Le chiffre d'affaires s'établit à 280,2 millions d'euros, en baisse de -5,6 % par rapport à 2017 en raison de la fin des projets de lignes à grande vitesse (LGV) en France. Au premier semestre 2018, l'activité de Systra est réalisée à hauteur de 71 % à l'international.

Les prises de commandes à fin juin 2018 s'établissent néanmoins aux alentours de 304 millions d'euros et restent en ligne avec le record établi en 2017 (642 millions d'euros). Les principaux gains de contrat sont les suivants :

- en France : maîtrise d'œuvre du lot 2 du génie civil du tunnel de base du projet Lyon-Turin ferroviaire (contrat remporté en groupe), assistance à maîtrise d'ouvrage de la troisième ligne du métro de Toulouse, maîtrise d'œuvre sur le prolongement de la ligne 14 du métro parisien au sud ;
- à l'étranger : phase 2 pour le tram de Dubaï, mission de conseil sur le projet du métro de Pune, en Inde, maîtrise d'œuvre du tramway de Florence, en Italie, mise en accessibilité de la station de Bedford Park, aux États-Unis, ou encore contrat d'étude de la « Selmon Extension » : viaduc routier urbain à Tampa, en Floride. À l'inverse, le nouveau Premier ministre malaisien a décidé de stopper le projet de LGV entre Kuala Lumpur et Singapour.

Les comptes au 30 juin 2018 du groupe RATP sont par ailleurs impactés à hauteur de -7,3 millions d'euros par l'ajustement post-clôture comptabilisé en 2017 par Systra sur un litige en Corée du Sud perdu en appel, après avoir gagné la première instance.

Systra a provisionné l'intégralité de son risque malgré le pourvoi en cassation. Le litige porte sur l'exposition financière de Systra aux engagements du concessionnaire (en cours de liquidation) de la ligne de métro automatique d'Uijeongbu, dans la banlieue nord de Séoul.

Hors Uijeongbu, la contribution de Systra au résultat du Groupe est à l'équilibre. Systra rebondit grâce à son plan d'économies et confirme sa trajectoire de redressement malgré la baisse du chiffre d'affaires lié à un contexte économique difficile.

## 1.3 Pour la Valorisation des espaces

Des opérations immobilières complexes illustrent le savoir-faire du Groupe en la matière.

Dans le cadre de la modernisation de l'un des centres bus exploités par la RATP, le Groupe a, ainsi, développé un projet mixte complexe de reconstruction de la ville sur la ville.

Inauguré fin 2017, l'ensemble immobilier « Les Ateliers Jourdan-Corentin-Issouire » situé à Paris, Porte d'Orléans (XIV<sup>e</sup> arrondissement), combine un centre bus neuf souterrain de 183 places et ses ateliers de maintenance à 660 logements (sociaux, privés, étudiants) en surélévation, accompagnés d'une crèche et d'une halte-garderie. Le projet trouve son origine dans la volonté de la RATP de moderniser son outil industriel. Dans une ville comme Paris, la seule façon d'avoir les moyens de rénover un dépôt de bus datant du XIX<sup>e</sup> siècle est d'utiliser sa surface de toiture pour y construire des logements. L'équipement a été entièrement démoli et reconstruit, gagnant au passage 40 places de stationnement de bus ; cette opération a pu être menée à bien par la cession de droits à construire en superstructure. Ce nouveau morceau de ville parisien prend place sur une parcelle de 2 hectares. La RATP a confié le pilotage de l'opération à la SEDP. Logis-Transports, la filiale SA HLM de la RATP, a porté les 193 logements sociaux ainsi que la résidence pour étudiants, d'une capacité de 365 places.

Un autre projet de modernisation industrielle de la RATP combinant l'insertion et la requalification urbaine en zone dense se poursuit avec le lancement des travaux préalables en juin 2018. Le projet Vaugirard doit aboutir en 2024 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 440 logements certifiés « Habitat et environnement ». Une structure multi-accueil dédiée à la petite enfance complètera ces nouvelles installations.

En sus, la filiale de promotion immobilière SEDP accompagne l'Épic dans son programme de transition énergétique. Les travaux bâtimentaires ont démarré au centre bus de Lagny en avril en vue d'accueillir la mise en service des premiers bus électriques fin 2019.

## 2 — Les résultats consolidés en 2018

Les résultats consolidés affichent les résultats suivants :

- le chiffre d'affaires, de 2 787 millions d'euros, affiche une croissance modérée de + 5 millions d'euros<sup>(1)</sup>, soit + 0,2 % par rapport à fin juin 2017 (hors effets de conversion des devises, la hausse atteint 0,65 %), il est réparti à 79,2 % sur l'Epic RATP et à 20,8 % sur les filiales ;
- le résultat opérationnel récurrent, d'un montant de 212 millions d'euros, est en baisse de -31 millions d'euros par rapport à 2017 en raison d'une part, sur l'Epic, de facteurs externes (impact net de la baisse de la CSG et baisse du taux du CICE) et d'effets de décalages temporels sur le chiffre d'affaires et les charges, et d'autre part d'une baisse sur RATP Dev en grande partie liée au contre-effet de la reprise de provision sur le plan de retraites de LUB, à Londres, comptabilisée au premier semestre 2017 (-3,8 millions d'euros) ;
- le résultat net part du Groupe, d'un montant de 114 millions d'euros, est en baisse de -18 millions d'euros par rapport à 2017. Cet écart intègre les effets de variation de l'EBIT, la baisse des frais financiers et l'ajustement constaté par Systra en 2017 post-clôture évoqué au point 1.2 ;

- les capitaux propres augmentent de +100 millions d'euros par rapport à fin 2017 et atteignent 4 748 millions d'euros, en lien avec les résultats de la période minorés des impacts comptables des mécanismes de couverture de flux de trésorerie ;
- l'endettement net est en baisse de -55 millions d'euros par rapport à fin décembre 2017, à 5 178 millions d'euros, en lien avec le cash-flow libre positif dégagé au premier semestre.

Les investissements bruts (avant subventions) du Groupe s'élèvent à 607 millions d'euros et se maintiennent à un niveau élevé. Sur les 575 millions d'euros investis en Île-de-France, 50 % de l'enveloppe est consacrée au programme d'entretien et de modernisation du réseau et des matériels roulants, 41 % a été consacré à l'accroissement de la capacité de transport et le solde dédié à la modernisation des espaces et de l'information voyageurs.

Enfin, on précise que les données suivantes sur la contribution de l'Epic incluent la contribution de Metrolab, coentreprise avec le groupe Alstom, porteuse de brevets sur des innovations dans le domaine du métro automatique.

(1) Chiffre d'affaires 2017 pro forma IFRS 15 : 2 782 millions d'euros.

### 2.1 Chiffre d'affaires consolidé

(en millions d'euros)	30/06/2017	30/06/2017 pro forma IFRS 15	30/06/2018	Variation % pro forma	
<b>TRANSPORT</b>	<b>2 801,9</b>	<b>2 756,2</b>	<b>2 762,6</b>	<b>6,4</b>	<b>0,2 %</b>
<b>RATP (a)</b>	<b>2 232,1</b>	<b>2 174,5</b>	<b>2 196,1</b>	<b>21,6</b>	<b>1,0 %</b>
RATP Développement, RATP I et Ixxi	569,8	581,6	566,4	(15,2)	(2,6 %)
<b>VALORISATION DES ESPACES</b>	<b>25,4</b>	<b>25,4</b>	<b>24,3</b>	<b>(1,1)</b>	<b>(4,3 %)</b>
<b>RATP (a) : mandat de gestion Promo</b>	<b>11,2</b>	<b>11,2</b>	<b>10,9</b>	<b>(0,3)</b>	<b>(2,8 %)</b>
Promo Métro, télécommunications, immobilier	14,2	14,2	13,5	(0,8)	(5,4 %)
<b>Groupe RATP (b)</b>	<b>2 827,3</b>	<b>2 781,6</b>	<b>2 786,9</b>	<b>5,3</b>	<b>0,2 %</b>
<b>Contribution des filiales (b - a)</b>	<b>584,0</b>	<b>595,9</b>	<b>579,9</b>	<b>(16,3)</b>	<b>(2,7 %)</b>
<b>Contribution des filiales en %</b>	<b>20,7 %</b>	<b>21,4 %</b>	<b>20,8 %</b>		

Le chiffre d'affaires du Groupe est en hausse de + 5 millions d'euros (soit + 0,2 % et + 0,65 % hors effet de conversion).

La référence 2017 est au pro forma 2018, après application de la nouvelle norme IFRS 15.

L'entrée en vigueur en 2018 des nouvelles normes comptables consolidées dites IFRS 15 a pour effet de modifier le calcul du chiffre d'affaires du Groupe à deux niveaux :

- la rémunération perçue de l'autorité organisatrice au titre des biens de retour et des biens de reprise est éliminée dorénavant du chiffre d'affaires, à la fois pour la part couvrant les amortissements (inchangée) et pour la part rémunérant la créance de l'opérateur sur le client. Cela concerne principalement les contrats IDFM et tout particulièrement la RATP ;
- les contrats de sous-traitance de transport principalement constatés dans les filiales françaises de RATP Dev sont dorénavant reconnus comme un élément du chiffre d'affaires.

Ces changements n'ont pas d'impact sur les soldes intermédiaires de gestion (EBITDA, EBIT, résultat net).

L'activité du Groupe est portée par le dynamisme des recettes voyageurs et la croissance de RATP Dev (démarrage de Lorient, de l'Algérie et de l'Afrique du Sud), minorée des effets de périmètre et de conversion des devises.

#### Epic

La contribution de l'Epic RATP s'établit à 2 207 millions d'euros à fin juin 2018. Elle est en hausse de + 1,0 % par rapport à fin juin 2017, soit + 22 millions d'euros.

L'indice d'actualisation de la rémunération de la RATP (indice du contrat IDFM) est prévu à 1,2 % pour une inflation générale à 1,2 % fin juin 2018, soit + 22 millions d'euros.

L'accroissement de la rémunération résultant des avenants au contrat IDFM représente + 13 millions d'euros en données sociales, soit + 0,5 %.

Le chiffre d'affaires social de la RATP bénéficie également d'un gain d'environ + 16 millions d'euros lié à l'évolution du trafic en volume, meilleure que prévue malgré un ralentissement pendant les trois mois de grèves SNCF. En volume, la tendance est de + 2,2 %, soit + 27,9 millions d'euros, pour un objectif contractuel de + 1 %. L'écart est partagé avec IDFM à hauteur de 50 %/50 % en 2018 en application des clauses contractuelles de partage du risque commercial.

Les recettes voyageurs bénéficient par ailleurs des mesures tarifaires d'IDFM, soit + 30,7 millions d'euros portés par la hausse tarifaire de 2,7 % du 1<sup>er</sup> août 2017 qui s'applique en année pleine sur 2018 et -2,1 millions d'euros pour la réforme des Navigo Jour. À noter que ces mesures tarifaires sont sans effet sur le chiffre d'affaires total de la RATP, l'impact étant déduit par ailleurs des contributions d'IDFM.

### Filiales

Pour les filiales, la période est marquée par une forte croissance organique de l'activité de RATP Dev à hauteur de + 43 millions d'euros, soit + 7,4 %, masquée par l'impact des sorties de périmètre et les effets de conversion des devises.

La forte dynamique de l'activité est portée par les prolongements de lignes en Algérie, la bonne tenue de BOC en Afrique du Sud grâce à la renégociation du contrat menée en 2017, les effets des gains 2017 sur RATP Dev USA (contrat de Lake County, en Floride, et de Tyler, au Texas) et l'Italie.

Il convient également de souligner l'effet significatif sur le chiffre d'affaires du démarrage de l'exploitation sur le réseau de Lorient début 2018 (+12 millions d'euros).

Cette croissance est absorbée par les effets de sorties de périmètre qui se concentrent sur le premier semestre et qui pèsent pour -50 millions d'euros sur le niveau de chiffre d'affaires du Groupe : sortie de STIN-STIA en avril 2018 (réseaux du centre de la France), cession de Fullington, aux États-Unis, en fin d'année 2017, arrêt de MétroLink en juillet 2017 et fin des activités de bus touristiques à New York (*open loop*). Enfin, les comptes intègrent l'effet année pleine de la sortie en avril 2017 de FlexCité Val-de-Marne.

Hors effet devises de -13 millions d'euros, concentré sur les États-Unis et l'Algérie, la part des filiales dans le chiffre d'affaires consolidé du Groupe est de 21,3 %, soit un niveau proche de celui de juin 2017 (21,4 %).

## 2.2 Résultat opérationnel (EBIT)

(en millions d'euros)	30/06/2017	30/06/2018	Variation
<b>TRANSPORT</b>	<b>242,4</b>	<b>215,4</b>	<b>(27,0)</b>
<b>RATP (a)</b>	<b>229,4</b>	<b>210,3</b>	<b>(19,2)</b>
RATP Développement, RATP I et Ixxi	13,0	5,1	(7,8)
<b>INGÉNIERIE (GROUPE SYSTRA)</b>	<b>(3,1)</b>	<b>(7,4)</b>	<b>(4,3)</b>
<b>VALORISATION DES ESPACES</b>	<b>4,4</b>	<b>4,4</b>	<b>0,0</b>
<b>Groupe RATP (b)</b>	<b>243,7</b>	<b>212,4</b>	<b>(31,3)</b>
<b>Contribution des filiales (b - a)</b>	<b>14,3</b>	<b>2,1</b>	<b>(12,1)</b>

Le résultat opérationnel présente une baisse de -31 millions d'euros par rapport à juin 2017, décomposée comme suit : -19 millions d'euros sur la RATP et -12 millions d'euros sur les filiales.

### Epic

L'EBIT au 30 juin 2018 de l'Epic RATP est impacté négativement par :

- des décalages temporels entre 2017 et 2018 (versement anticipé des primes « conduite et accidents » en juin 2018 alors qu'elles avaient été versées en septembre l'an dernier, concentration sur le second semestre de l'impact de l'offre RVB ligne A sur le chiffre d'affaires qui avait été lissé sur l'année 2017) ;
- des facteurs externes : hausse des charges sociales et de la fiscalité (impact net de la hausse de la CSG, baisse du CICE) ;
- la progression des amortissements.

Le montant des indemnités fournisseurs reçues par la RATP à fin juin vient compenser ces effets à hauteur de + 9,7 millions d'euros. Cette somme est considérée comme un élément non récurrent.

Hors ces facteurs, et hors offre nouvelle, les coûts restent par ailleurs maîtrisés, en diminution de -0,1 % par rapport à une inflation de 1,2 % en glissement à fin juin 2018.

En données sociales, les frais de personnel représentent 72,5 % des charges de fonctionnement. Leur progression est principalement liée à la hausse de l'effectif moyen annuel de + 0,8 % (progression portée par l'offre nouvelle), l'augmentation de la masse salariale par agent de + 0,4 %, la diminution du taux du CICE (passage de 7 % à 6 %) et la compensation par la RATP de la hausse de la CSG.

Les dépenses d'énergie sont en progression de 7,5 millions d'euros, du fait notamment de la remontée des prix du carburant.

Les autres charges d'exploitation nettes des produits comptables et autres produits de gestion courante sont globalement en hausse de 5 millions d'euros.

Le résultat d'exploitation diminue de –22,3 millions d'euros : au-delà de l'EBE, il est principalement impacté par la hausse des dotations nettes aux amortissements, en croissance du fait de l'important programme d'investissement.

#### Filiales

Pour les filiales, l'EBIT est en baisse de –12 millions d'euros, dont –9 millions d'euros au titre des éléments non récurrents : cession de STIN-STIA pour –2 millions d'euros et ajustement Systra au titre du litige Corée (–7 millions d'euros).

Hors éléments non récurrents, l'EBIT de RATP Dev baisse de –5 millions d'euros, principalement en Angleterre. Un plan d'optimisation est en cours de déploiement à Londres pour redresser les résultats à compter du second semestre. La baisse est toutefois moindre sur le Royaume-Uni après prise en compte du contre-effet de la reprise sur provision fin juin 2017 relative au plan de retraites de LUB.

Après une année 2017 difficile notamment en raison de l'effet « devises », le résultat de Systra s'est nettement redressé sur le premier semestre et atteint déjà l'équilibre à fin juin, hors impact de la provision sur le litige Uijeongbu.

La contribution des autres filiales, notamment d'Ixxi, est en baisse du fait de la hausse des coûts commerciaux et d'un retard sur la prise de nouveaux contrats.

## 2.3 Résultat net consolidé part du Groupe

(en millions d'euros)	30/06/2017	30/06/2018	Variation
<b>TRANSPORT</b>	<b>131,6</b>	<b>117,9</b>	<b>(13,7)</b>
<b>RATP (a)</b>	<b>128,8</b>	<b>121,9</b>	<b>(6,9)</b>
RATP Développement, RATP I et Ixxi	2,8	(4,0)	(6,8)
<b>INGÉNIERIE (GROUPE SYSTRA)</b>	<b>(3,1)</b>	<b>(7,4)</b>	<b>(4,3)</b>
<b>VALORISATION DES ESPACES</b>	<b>3,5</b>	<b>3,4</b>	<b>(0,1)</b>
<b>GROUPE RATP (b)</b>	<b>132,0</b>	<b>113,9</b>	<b>(18,1)</b>
<b>Contribution des filiales (b – a)</b>	<b>3,2</b>	<b>(8,0)</b>	<b>(11,2)</b>

Le résultat consolidé part du Groupe s'établit à 113,9 millions d'euros à fin juin 2018, contre 132 millions d'euros en 2017, soit une baisse de –18 millions d'euros. Les éléments non récurrents contribuent à hauteur de 800 milliers d'euros à l'évolution du résultat net.

(en millions d'euros)	30/06/2017	30/06/2018
<b>RNPG TOTAL</b>	<b>132,0</b>	<b>113,9</b>
Dont facteurs non récurrents	0,0	0,8
RNPG récurrent	132,0	113,0

Il s'agit des éléments suivants :

- sur RATP Dev, cessions et reclassements IFRS 5 pour –1,6 million d'euros ;
- Systra : ajustement litige Corée pour –7,3 millions d'euros ;
- Epic RATP : enregistrement d'indemnités fournisseurs pour + 9,7 millions d'euros.

Pour l'Epic RATP, la contribution atteint 122 millions d'euros à fin juin 2018 contre 129 millions d'euros fin juin 2017, soit une baisse de –7 millions d'euros. La dégradation du résultat opérationnel (–19 millions d'euros) est partiellement compensée par l'amélioration du résultat financier pour + 10 millions d'euros et de la fiscalité de + 3 millions d'euros.

La contribution des filiales est de –8 millions d'euros à fin juin 2018, soit une baisse de –11 millions d'euros. Cette évolution est portée pour –7 millions d'euros par le pôle Transport et –4 millions d'euros par l'Ingénierie. La baisse de l'EBIT est répercutée, à l'effet d'impôt près.

En isolant les éléments non récurrents 2018 évoqués *supra*, les variations reconstituées sont les suivantes :

- RATP : –17 millions d'euros ;
- filiales : –2 millions d'euros.



## 2.4 Capitaux propres consolidés

L'évolution des capitaux propres consolidés part du Groupe entre décembre 2017 et juin 2018 s'analyse comme suit :

(en millions d'euros)	31/12/2017	30/06/2018	Variation
<b>TRANSPORT</b>	<b>4 587,1</b>	<b>4 698,1</b>	<b>110,9</b>
RATP (a)	4 529,9	4 645,6	115,7
RATP Développement, RATP I et Ixxi	57,2	52,4	(4,8)
<b>INGÉNIERIE (GROUPE SYSTRA)</b>	<b>33,3</b>	<b>24,6</b>	<b>(8,7)</b>
<b>VALORISATION DES ESPACES</b>	<b>28,0</b>	<b>25,3</b>	<b>(2,7)</b>
<b>Groupe RATP (b)</b>	<b>4 648,4</b>	<b>4 748,0</b>	<b>99,6</b>
<b>Contribution des filiales (b – a)</b>	<b>118,5</b>	<b>102,4</b>	<b>(16,1)</b>

Le montant total des capitaux propres consolidés passe de 4 648 millions d'euros à 4 748 millions d'euros, soit une augmentation de + 100 millions d'euros, qui recouvre une augmentation de + 116 millions d'euros pour la RATP, et une baisse de – 16 millions d'euros pour les filiales.

Les capitaux propres de l'Epic RATP enregistrent principalement :

- le résultat semestriel (+ 122 millions d'euros) ;
- l'actualisation des mécanismes de couverture des flux de trésorerie.

En ce qui concerne les filiales, la variation des capitaux propres entre le 31 décembre 2017 et le 30 juin 2018 tient compte du résultat du semestre (– 8 millions d'euros), des dividendes versés, et, pour RATP Dev, des mouvements de titre sur BOC en Afrique du Sud.

## 2.5 Les investissements

Les investissements du groupe RATP s'élèvent à 607 millions d'euros (hors acquisitions).

La part portée par la RATP s'élève à 575 millions d'euros dont :

- 242 millions d'euros pour l'accroissement de la capacité de transport (pour 281 millions d'euros fin juin 2017) ;
- 333 millions d'euros pour les dépenses de modernisation et d'entretien (pour 319 millions d'euros fin juin 2017).

En matière d'accroissement de la capacité de transport, le volume d'investissements atteint 242 millions d'euros. On relève :

- 214 millions d'euros d'investissements pour les opérations d'infrastructures du contrat de plan État-région, soit un niveau stable par rapport à l'an passé avec notamment le prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier et la poursuite des travaux de prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, qui représentent près de trois quarts des dépenses sur cette ligne ;
- 27 millions d'euros d'investissements pour les matériels roulants liés aux opérations d'accroissement de capacité de transport, en baisse de – 39 millions d'euros par rapport à fin juin 2017, traduisant la fin de deux programmes importants d'acquisitions : achat de 10 M109 au titre du renfort d'offre de la ligne A du RER, acquisition des tramways T3 (ligne T3 Porte d'Asnières).

Les investissements de modernisation et d'entretien des infrastructures et des matériels roulants (hors matériel roulant lié à des opérations d'augmentation de l'offre) atteignent 333 millions d'euros (soit + 12 millions d'euros par rapport à juin 2017) :

- 277 millions d'euros de dépenses liées à la modernisation et l'entretien, avec un poids marqué des investissements dédiés aux systèmes de transport et à l'infrastructure de transport ;
- 56 millions d'euros de dépenses liées aux matériels roulants.

## 2.6 L'endettement net consolidé

L'évolution de l'endettement net consolidé entre le 31 décembre 2017 et le 30 juin 2018 se présente comme suit :

(en millions d'euros)	31/12/2017	30/06/2018	Variation
<b>ENDETTEMENT NET TRANSPORT</b>	<b>5 258,8</b>	<b>5 204,3</b>	<b>(54,5)</b>
<i>Endettement net social</i>	5 163,9	5 072,1	(91,8)
<i>Crédit-bail RATP et divers</i>	26,9	25,6	(1,3)
<i>Impact IAS 39</i>	(47,3)	(46,1)	1,1
Endettement net Epic RATP (y compris crédit-bail)	5 145,1	5 052,5	(92,6)
Endettement net des filiales du transport	113,7	151,8	38,1
<b>ENDETTEMENT NET INGÉNIERIE</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>ENDETTEMENT NET VALORISATION DES ESPACES</b>	<b>(26,2)</b>	<b>(26,4)</b>	<b>(0,2)</b>
<b>ENDETTEMENT NET CONSOLIDÉ GROUPE RATP</b>	<b>5 232,6</b>	<b>5 177,9</b>	<b>(54,7)</b>
<b>Endettement net des filiales</b>	<b>87,5</b>	<b>125,4</b>	<b>37,9</b>

L'endettement net consolidé du Groupe diminue de –55 millions d'euros entre le 31 décembre 2017 et le 30 juin 2018. Cette baisse provient de l'Epic RATP pour –92 millions d'euros, contrebalancée par une hausse de la dette des filiales de + 37 millions d'euros.

Cette variation s'explique par un niveau stable de CAF, une position de besoin en fonds de roulement (BFR) défavorable, qui reste toutefois moins défavorable que celle constatée fin juin 2017, un niveau d'investissements bruts consolidés de 607 millions d'euros et l'encaissement de subventions d'investissement pour 293 millions d'euros.

Sur RATP Dev, la dette varie de + 38 millions d'euros du fait d'un effet BFR négatif qui tient notamment compte du retournement de la position de BFR très favorable fin 2017.

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* d'un montant maximal de 6 milliards d'euros ;
- programme de NEU CP (ex-billets de Trésorerie) d'un montant maximal de 2,5 milliards d'euros.

Les notes attribuées par Moody's et Fitch Ratings contribuent à asseoir la qualité de crédit de la RATP et à donner 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 juin 2018 :

- Fitch Ratings : AA, F1+ avec perspective stable ;
- Moody's : Aa2, P1 avec perspective positive.

La RATP a récemment mis en place une stratégie de financement ayant pour objectif de diversifier sa base d'investisseurs et d'internationaliser le placement de ses obligations :

- lancement de placements privés auprès d'investisseurs étrangers ;
- présentation de la RATP via des *road shows* à l'étranger.

Cette stratégie de financement a été mise en œuvre avec succès. Ainsi, sur le premier semestre 2018, la RATP a réalisé 150 millions d'euros de placements privés à trente ans auprès d'investisseurs asiatiques au taux coupon moyen de 1,90 %. Ces émissions obligataires ont permis à l'entreprise de profiter du niveau historiquement bas des taux d'intérêt à long terme. Elles ont été réalisées à des conditions financières très favorables, avec un écart très serré par rapport à la courbe des obligations d'État françaises (OAT + 25 pb), ce qui témoigne de la qualité du crédit de l'émetteur RATP. Ces transactions viennent amplifier le mouvement de diversification de la base d'investisseurs de la RATP, qui avait été engagé en juin 2017 avec le succès de l'émission de 500 millions d'euros de *green bonds*.

# États financiers consolidés semestriels

au 30 juin 2018





# État du résultat global

Les états financiers sont présentés en milliers d'euros.

## 1 — Compte de résultat

	Notes	30/06/2018	30/06/2017
Chiffre d'affaires	3.1	2 786 903	2 781 601
Autres produits des activités ordinaires	3.1	207 121	204 723
<b>Produits des activités ordinaires</b>	<b>3.1</b>	<b>2 994 024</b>	<b>2 986 324</b>
Achats consommés		(296 840)	(300 039)
Autres achats et charges externes		(434 432)	(419 398)
Impôts, taxes et versements assimilés	3.2	(165 672)	(169 471)
Charges de personnel	3.3	(1 658 283)	(1 641 635)
Autres charges d'exploitation		(27 798)	(21 411)
<b>EBITDA (excédent brut d'exploitation)</b>		<b>410 999</b>	<b>434 370</b>
Dotations aux amortissements		(184 541)	(188 560)
Dotations et reprises aux provisions		(2 169)	(3 757)
Résultat de cessions d'actifs	3.4	(2 863)	2 644
Effets des opérations sur le périmètre	3.4	(2 005)	(88)
Autres produits et charges opérationnels	3.4	(285)	(62)
Quote-part dans le résultat net des entités mises en équivalence	3.12	(6 740)	(857)
<b>Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entités mises en équivalence</b>		<b>212 396</b>	<b>243 690</b>
Produits financiers	3.5	9 821	60 111
Charges financières	3.5	(88 545)	(148 993)
<b>Résultat financier</b>		<b>(78 724)</b>	<b>(88 882)</b>
<b>Résultat avant impôts</b>		<b>133 672</b>	<b>154 808</b>
Impôts sur le résultat	3.6	(16 205)	(19 476)
<b>Résultat net consolidé</b>		<b>117 467</b>	<b>135 332</b>
<b>Part du Groupe</b>		<b>113 888</b>	<b>132 018</b>
Intérêts minoritaires		3 579	3 314



## 2 — Autres éléments du résultat global

	30/06/2018	30/06/2017
<b>Résultat net consolidé</b>	<b>117 467</b>	<b>135 332</b>
Variation de la juste valeur des dérivés de couverture de flux de trésorerie	(10 174)	(7 069)
Impôts différés sur la variation de la juste valeur des dérivés de couverture de flux de trésorerie	(202)	(42)
Écarts de conversion	521	(2 887)
Quote-part des entités mises en équivalence sur éléments recyclables en résultat	(430)	(3 419)
<b>Total des éléments recyclables en résultat</b>	<b>(10 285)</b>	<b>(13 417)</b>
Réévaluations au titre des régimes à prestations définies brut	38	23 216
Impôts différés sur les réévaluations au titre des régimes à prestations définies	0	0
Quote-part des entités mises en équivalence sur éléments non recyclables en résultat	0	0
<b>Total des éléments non recyclables en résultat</b>	<b>38</b>	<b>23 216</b>
<b>Produits et charges comptabilisés en autres éléments du résultat global</b>	<b>(10 247)</b>	<b>9 799</b>
<b>RÉSULTAT GLOBAL TOTAL</b>	<b>107 220</b>	<b>145 132</b>
Part du Groupe	103 050	143 694
Intérêts minoritaires	4 170	1 437

# Bilan consolidé

Actif	Notes	30/06/2018	31/12/2017	Passif	Notes	30/06/2018	31/12/2017
				Dotation en capital		433 367	433 367
Goodwill net	3.7	346 646	346 936	Contre-valeur des immobilisations mises à disposition		250 700	250 700
Immobilisations incorporelles	3.8	734 147	720 863	Réserves		3 950 053	3 625 430
Immobilisations corporelles	3.9	6 018 271	6 027 837	Résultat de la période		113 888	338 937
				<b>Capitaux propres – part du Groupe</b>		<b>4 748 008</b>	<b>4 648 434</b>
Titres mis en équivalence	3.12	114 843	123 269				
Titres non consolidés		44 747	37 631	Intérêts minoritaires		31 360	31 321
Instruments financiers dérivés – non courants	3.17	106 737	122 738				
Actifs financiers en concession – non courants	3.10	3 736 814	3 795 775	<b>Capitaux propres</b>		<b>4 779 368</b>	<b>4 679 755</b>
Autres actifs financiers – non courants	3.12	135 867	351 584				
Impôts différés actifs	7	759 048	764 399	Provisions pour avantages au personnel	3.15	752 412	742 401
				Autres provisions – non courantes	3.16	156 996	160 983
<b>Actifs non courants</b>		<b>11 997 120</b>	<b>12 291 031</b>	Dettes financières – non courantes	3.18	4 891 542	4 928 560
				Instruments financiers dérivés – non courants	3.17	40 894	49 832
Stocks et en-cours		221 027	210 436	Impôts différés passifs		171 550	166 194
				Autres créditeurs		12 698	10 130
Créances d'exploitation	3.13	1 056 476	1 021 611	<b>Passifs non courants</b>		<b>6 026 092</b>	<b>6 058 099</b>
Instruments financiers dérivés – courants	3.17	6 686	3 239				
Actifs financiers en concession – courants	3.10	293 240	285 982	Autres provisions – courantes	3.16	67 598	67 640
Autres actifs financiers – courants	3.12	706 655	438 486	Dettes financières – courantes	3.18	2 424 972	2 359 513
				Instruments financiers dérivés – courants	3.17	7 931	8 226
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3.14	1 165 427	1 143 086	Dettes d'exploitation	3.19	2 140 669	2 220 638
<b>Actifs courants</b>		<b>3 449 510</b>	<b>3 102 840</b>	<b>Passifs courants</b>		<b>4 641 170</b>	<b>4 656 017</b>
<b>TOTAL ACTIF</b>		<b>15 446 630</b>	<b>15 393 872</b>	<b>TOTAL PASSIF</b>		<b>15 446 630</b>	<b>15 393 872</b>



# Tableau des flux de trésorerie consolidés

	30/06/2018	30/06/2017
<b>Résultat net total consolidé</b>	<b>117 465</b>	<b>135 327</b>
Élimination du résultat des mises en équivalence	6 740	857
Élimination des amortissements et provisions	192 881	195 860
Dotations aux amortissements des biens mis en concession	162 607	153 400
Élimination des résultats de cession	4 338	(2 810)
Élimination des autres éléments non monétaires	15	4 968
<b>Capacité d'autofinancement après coût de l'endettement financier net et impôts</b>	<b>484 046</b>	<b>487 601</b>
Élimination de la charge (produit) d'impôt	16 205	19 476
Incidence de la variation du BFR hors investissements et subventions	33 086	(158 044)
Impôts payés	(7 796)	8 458
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles</b>	<b>525 542</b>	<b>357 491</b>
Incidence des variations de périmètre	(2 582)	(661)
Acquisition d'immobilisations incorporelles et corporelles	(498 006)	(506 802)
Acquisition de biens mis en concession	(109 356)	(109 038)
Acquisition d'actifs financiers	(5 915)	(778)
Variation des prêts et avances consentis	(1 945)	408
Variation du BFR sur investissements et biens mis en concession	(168 621)	(177 839)
Subventions d'investissement reçues hors biens mis en concession	240 457	196 223
Subventions d'investissement reçues sur des biens mis en concession	52 122	112 054
Variation des subventions d'investissement à recevoir	19 974	8 258
Cessions d'immobilisations incorporelles et corporelles	5 780	3 939
Cession d'actifs financiers	1	197
Dividendes reçus des entités mises en équivalence	759	(989)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>	<b>(467 331)</b>	<b>(475 028)</b>
Part des minoritaires sur mouvements de capital	293	(500)
Émissions d'emprunts	112 614	514 264
Remboursements d'emprunts	(667 951)	(34 106)
Variation des billets de trésorerie	592 610	170 884
Variation du cash collatéral	(126 647)	(34 428)
Variation des intérêts courus non échus	(405)	11 611
Dividendes payés aux minoritaires	(973)	(577)
Autres flux liés aux opérations de financement	18 673	23
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>	<b>(71 785)</b>	<b>627 172</b>
Incidence de la variation des taux de change	(617)	(2 057)
<b>Variation de la trésorerie</b>	<b>(14 190)</b>	<b>507 578</b>
Trésorerie d'ouverture	1 024 015	861 817
Trésorerie de clôture (note 3.14)	1 009 824	1 369 395
<b>Variation de la trésorerie</b>	<b>(14 190)</b>	<b>507 578</b>

# Tableau de variation des capitaux propres

	Capital	Contre-valeur des immobilisations mises à disposition	Réserves de conversion	Écarts actuariels	Variation de juste valeur des AFS	Couverture de flux de trésorerie	Autres réserves	Capitaux propres part du Groupe	Intérêts minoritaires	Total capitaux propres
<b>Capitaux propres au 31/12/2016</b>	<b>433 367</b>	<b>250 700</b>	<b>1 473</b>	<b>(164 077)</b>	<b>(224)</b>	<b>(26 681)</b>	<b>3 810 407</b>	<b>4 304 963</b>	<b>33 039</b>	<b>4 338 002</b>
Résultat net de l'exercice							132 018	132 018	3 314	135 332
Autres éléments du résultat global			(4 493)	23 208		(7 034)		11 682	(1 877)	9 804
<b>Résultat global total</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(4 493)</b>	<b>23 208</b>	<b>-</b>	<b>(7 034)</b>	<b>132 018</b>	<b>143 700</b>	<b>1 437</b>	<b>145 137</b>
Autres transactions entre actionnaires							682	682	-	682
Distribution de dividendes								-	(6 012)	(6 012)
Activation des impôts différés de l'Epic RATP							-	-	-	-
Autres variations							1 475	1 475	68	1 543
<b>Capitaux propres au 30/06/2017</b>	<b>433 367</b>	<b>250 700</b>	<b>(3 019)</b>	<b>(140 869)</b>	<b>(224)</b>	<b>(33 714)</b>	<b>3 944 582</b>	<b>4 450 820</b>	<b>28 532</b>	<b>4 479 352</b>
<b>Capitaux propres au 31/12/2017</b>	<b>433 367</b>	<b>250 700</b>	<b>(7 229)</b>	<b>(148 058)</b>	<b>(224)</b>	<b>(31 994)</b>	<b>4 151 873</b>	<b>4 648 433</b>	<b>31 321</b>	<b>4 679 755</b>
Résultat net de l'exercice							113 888	113 888	3 579	117 467
Autres éléments du résultat global			(462)	-		(10 376)		(10 838)	591	(10 247)
<b>Résultat global total</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(462)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(10 376)</b>	<b>113 888</b>	<b>103 050</b>	<b>4 170</b>	<b>107 220</b>
Autres transactions entre actionnaires							(3 780)	(3 780)	725	(3 055)
Distribution de dividendes								-	(4 881)	(4 881)
Activation des impôts différés de l'Epic RATP								-	-	-
Autres variations							306	306	25	331
<b>CAPITAUX PROPRES AU 30/06/2018</b>	<b>433 367</b>	<b>250 700</b>	<b>(7 691)</b>	<b>(148 058)</b>	<b>(224)</b>	<b>(42 370)</b>	<b>4 262 287</b>	<b>4 748 008</b>	<b>31 360</b>	<b>4 779 368</b>



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

En France, la RATP a notamment 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.

L'offre de transport en Île-de-France est définie par le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif, dont le nom d'usage est Île-de-France Mobilités). L'activité de la RATP en tant qu'exploitant est régie par des contrats pluriannuels conclus avec le Stif. 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 les recettes directes et des contributions forfaitaires versées par le Stif.

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 RATP est détenue par l'État, et les comptes consolidés du Groupe sont intégrés dans les comptes combinés de ce dernier.

Les comptes consolidés du Groupe au 30 juin 2018 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 31 août 2018.

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

## 1 — Principales règles et méthodes comptables du Groupe

### La saisonnalité de l'activité

L'activité de la RATP est sujette à une forte saisonnalité. En effet, les recettes 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 Île-de-France, compte tenu de la nécessité de maintenir une offre de service satisfaisante, et conformément aux décisions du Stif, 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.

### 1.1 Préparation des états financiers

En application du règlement européen n° 1606/2002 du 19 juillet 2002 sur les normes internationales, les états financiers consolidés du groupe RATP sont établis au 30 juin 2018 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 2018 ont été établis conformément à la norme IAS 34 relative à l'information financière intermédiaire. S'agissant de comptes résumés au 30 juin, ils ne comportent pas l'intégralité des informations à fournir pour l'établissement de comptes consolidés IFRS complets et doivent être lus conjointement avec les comptes consolidés au 31 décembre 2017 établis selon les normes IFRS.

### 1.2 Les principes comptables et le référentiel appliqués

Les principes comptables appliqués pour l'établissement des comptes consolidés résumés au 30 juin 2018 sont identiques à ceux décrits dans la note 1.2 de l'annexe aux comptes consolidés de l'exercice clos au 31 décembre 2017 sous réserve des éléments présentés ci-dessous et des spécificités requises par la norme IAS 34 relative à l'information financière intermédiaire.

#### 1.2.1 Normes, interprétations, amendements dont l'application est obligatoire à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018

La norme IFRS 15 porte sur les « Produits des activités ordinaires tirés des contrats conclus avec les clients ». Elle remplace les normes IAS 11 « Produits de construction » et IAS 18 « Produits des activités ordinaires ».

- Le Groupe a analysé l'ensemble des contrats entrant dans le champ d'application de la norme IFRS 15.
- Le principal impact de cette norme pour le Groupe est le reclassement de la rémunération de la créance financière IFRIC 12 « Actifs financiers en concession » du « Chiffre d'affaires » en « Autres produits des activités ordinaires ».
- De plus, sur certains contrats de sous-traitance, l'analyse a conduit à considérer l'entité en tant qu'intermédiaire principal et non plus en tant qu'agent. Dans ce cas, il y a lieu de constater d'une part le montant du revenu de ces opérations en chiffre d'affaires, et d'autre part le montant des charges de ces activités. Auparavant, seule la marge de l'activité était comptabilisée en chiffre d'affaires.
- Les données 2017 de la présente annexe ont été retraitées et sont présentées dans la note 3.1.

**La norme IFRS 9** « Instruments financiers », qui remplace la norme IAS 39, comporte trois volets : (i) classification et évaluation ; (ii) dépréciation ; (iii) comptabilité de couverture.

• Sur le volet classification et évaluation, le Groupe a opté pour l'enregistrement en autres éléments de résultat global non recyclables des éventuelles variations de valeurs des titres non consolidés détenus au 31 décembre 2017. Le volet dépréciation est sans impact significatif pour le Groupe du fait de la typologie des contreparties et de la nature des créances. De même, le volet couverture est sans impact pour le Groupe du fait de la typologie des couvertures utilisées par le Groupe au 31 décembre 2017 et au premier semestre 2018.

### 1.2.2 Normes, amendements et interprétations publiés mais non encore applicables au 30 juin 2018

**La norme IFRS 16** « Contrats de location » entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2019 et remplacera la norme IAS 17 « Contrats de location ». Cette norme conduira à comptabiliser à l'actif et au passif les droits et obligations résultant des contrats de location, sans distinction entre contrats de location simple et contrats de location-financement. L'analyse et la mise en place d'une organisation pour répondre aux exigences de la norme sont en cours. Le Groupe n'envisage pas d'appliquer cette nouvelle norme par anticipation.

## 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 2018.

À 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 2017.

### 1.3.1 Évaluation à 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 organismes de placement collectif en valeurs mobilières 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. La juste valeur de ces instruments dérivés est déterminée par des contreparties externes (banques) sur la base des modèles suivants :

- 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 aux 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 essentiellement les actifs financiers disponibles à la vente.

### 1.3.2 Impôts sur le résultat

Les impôts sur le résultat comprennent la charge ou le produit d'impôt exigible et la charge ou le 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 223-A du Code général des impôts.

Le périmètre de l'intégration fiscale comprend la plupart des filiales françaises. Aux termes des conventions d'intégration fiscale, les filiales supportent une charge d'impôt équivalente à celle qu'elles auraient supportée en l'absence d'intégration. Le produit d'intégration fiscale est acquis à l'Epic RATP. Conformément aux conventions d'intégration fiscale signées avec les sociétés antérieurement mères, pour l'année 2017, ce produit est partiellement rétrocédé à la société intégrée de telle sorte que le changement du périmètre d'intégration fiscale soit neutre pour les sociétés mères avant 2016.

#### Imposition différée

À fin décembre 2017, le Groupe disposait d'un actif d'impôts différés comptabilisé au bilan de 599 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 à dix ans.



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

### Les contributions du Stif

Le mécanisme de rémunération pour 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 les 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 du Stif ;
- 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 le Stif 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 le Stif 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 Stif.

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 Stif

Les bonifications et pénalités financières résultent de mécanismes d'incitation contractuels associés aux engagements de la RATP sur la réalisation d'objectifs annuels de qualité de service et d'offre de référence.

Cet élément faisant référence à des objectifs annuels, son estimation définitive ne peut intervenir que pour un exercice complet. Par conséquent, dans les comptes semestriels, le Groupe retient 50 % de l'estimation annuelle.

### 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 postérieurs à l'emploi

Les avantages au personnel au 30 juin 2018 sont évalués sur la base d'une projection établie à partir des hypothèses actuarielles retenues lors de la clôture du 31 décembre 2017. Le taux d'actualisation est de 1,50 % au 30 juin 2018, identique à celui du 31 décembre 2017.

### Impôts sur le résultat

Conformément à la norme IAS 34, la charge d'impôt en période intermédiaire est calculée en appliquant un taux effectif annuel d'impôt estimé au résultat avant impôt de la période, ajusté des éventuels éléments ponctuels.

La charge d'impôt du semestre est principalement constituée d'impôt différé. Cette charge nette d'impôt différé est constituée de la différence entre :

- la charge d'impôt au titre du résultat semestriel 2018 ;
- l'économie future d'impôt estimée sur le résultat semestriel de l'année 2028 (augmentant l'impôt différé actif du Groupe).

## 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

	Impact IFRS 15 (retraité – publié)				
	30/06/2018	30/06/2017 retraité IFRS 15	30/06/2017 IFRS 15 publié	Reclassement rémunération créance IFRIC 12	Agent intermédiaire principal
Produits du transport	2 370 712	2 358 277	2 403 966	(57 537)	11 848
Produits des activités annexes	81 941	73 939	73 939		
Recettes hors transport	334 250	349 385	349 385		
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>2 786 903</b>	<b>2 781 601</b>	<b>2 827 290</b>	<b>(57 537)</b>	<b>11 848</b>
Opérations de ventes de bien mis en concession	93 172	101 118	101 118		
Revenus des actifs financiers en concession	59 064	57 537		57 537	
Autres	54 885	46 068	46 068		
<b>Autres produits des activités ordinaires</b>	<b>207 121</b>	<b>204 723</b>	<b>147 186</b>	<b>57 537</b>	
<b>PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES</b>	<b>2 994 024</b>	<b>2 986 324</b>	<b>2 974 476</b>	<b>0</b>	<b>11 848</b>

### 3.2 Charges de personnel

	30/06/2018	30/06/2017
Rémunérations	(1 151 159)	(1 141 634)
Charges sociales	(488 470)	(488 148)
Autres avantages à long terme	(834)	(678)
Avantages postérieurs à l'emploi	(26 084)	(23 988)
Intéressement des salariés	(26 570)	(26 069)
Crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi	34 834	38 883
<b>TOTAL CHARGES DE PERSONNEL</b>	<b>(1 658 283)</b>	<b>(1 641 634)</b>

### 3.3 Autres charges d'exploitation

	30/06/2018	30/06/2017
Pertes sur créances clients	(1 126)	(1 001)
Résultat des régimes spéciaux	1 792	3 409
Charges diverses de gestion courante	(28 464)	(23 819)
<b>TOTAL AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION</b>	<b>(27 798)</b>	<b>(21 411)</b>

### 3.4 Autres produits et charges

	30/06/2018	30/06/2017
Résultat de cession d'actifs	(2 863)	2 644
Effets des opérations du périmètre	(2 005)	(88)
Autres produits et charges opérationnels	(284)	(62)



### 3.5 Résultat financier

#### Coût de l'endettement

	30/06/2018	30/06/2017
Charges d'intérêts des opérations de financement	(80 860)	(89 648)
Variation de coût amorti	(482)	(2 227)
Résultat de change sur emprunts	4 568	(14 889)
Résultat des opérations à la juste valeur sur option	464	(1 547)
Reprise en résultat des opérations de couverture de flux de trésorerie	1 353	(1 697)
Intérêts des dérivés de couverture et de <i>trading</i>	(87)	1 227
Résultat des opérations non qualifiées de couverture	(165)	16
Résultat net de change sur dérivés	(4 621)	14 889
<b>TOTAL COÛT DE L'ENDETTEMENT BRUT</b>	<b>(79 830)</b>	<b>(93 876)</b>

#### Autres charges et produits financiers

	30/06/2018	30/06/2017
Revenus des participations	955	554
Produits sur trésorerie et équivalents de trésorerie	516	1 019
Résultat du <i>leasehold</i>	165	714
Résultat net de change lié aux éléments opérationnels	4 092	4 049
Autres charges et produits financiers	(4 634)	(1 342)
<b>TOTAL AUTRES CHARGES ET PRODUITS FINANCIERS</b>	<b>1 095</b>	<b>4 994</b>

	30/06/2018	30/06/2017
Total produits financiers	9 821	60 111
Total charges financières	(88 545)	(148 993)
<b>RÉSULTAT FINANCIER</b>	<b>(78 724)</b>	<b>(88 882)</b>

### 3.6 Impôts sur le résultat

	30/06/2018	30/06/2017
Impôts différés	(11 231)	(12 638)
Impôt exigible	(4 975)	(6 838)
<b>TOTAL</b>	<b>(16 205)</b>	<b>(19 476)</b>

Comme indiqué dans la note 1.3.2, la charge d'impôt de l'Epic RATP sur les résultats est basée sur un taux d'impôt normatif de 34,26 % appliqué au résultat de la période. La charge d'impôt différé constatée pour l'Epic RATP est de -14,8 millions d'euros.

### 3.7 Goodwill

	30/06/2018	30/06/2017
<b>À l'ouverture de la période</b>	<b>346 936</b>	<b>354 631</b>
Acquisitions par voie de regroupement d'entreprises		(513)
Ajustement de goodwill effectué dans le délai d'affectation	0	
Différences de change	550	(7 182)
Variation de périmètre	(839)	
<b>À LA CLÔTURE DE LA PÉRIODE</b>	<b>346 646</b>	<b>346 936</b>

### 3.8 Immobilisations incorporelles

	31/12/2017	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Écarts de conversion	Impact actif mis en concession	30/06/2018
<b>Valeurs brutes</b>							
Droit au bail	2 626	0	0	0	0	0	2 626
Frais de recherche et développement	578	0	0	0	0	0	578
Concessions, brevets et droits similaires	600 500	422	(117)	31 811	26	(9 133)	623 508
Fonds commercial	2 376	0	0	0	5	0	2 381
Autres immobilisations incorporelles	52 882	43	(2)	262	43	0	53 228
Immobilisations incorporelles en concession	391 092	0	0	0	0	19 190	410 282
Immobilisations incorporelles en cours	175 029	31 201	0	(31 054)	2	0	175 178
<b>Total valeurs brutes</b>	<b>1 225 082</b>	<b>31 666</b>	<b>(119)</b>	<b>1 019</b>	<b>76</b>	<b>10 057</b>	<b>1 267 781</b>

	31/12/2017	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprise	Reclassements	Écarts de conversion	Impact actif mis en concession	30/06/2018
<b>Amortissements et dépréciations</b>							
Droit au bail	(1 533)	(18)	0	0	0	0	(1 551)
Frais de recherche et développement	(497)	(3 892)	0	0	0	3 858	(531)
Concessions, brevets et droits similaires	(446 831)	(30 433)	100	1	(15)	4 878	(472 300)
Fonds commercial	(908)	(11)	0	0	(3)	0	(923)
Autres immobilisations incorporelles	(35 339)	(2 397)	731	(729)	20	0	(37 713)
Immobilisations incorporelles en concession	(19 112)	0	0	0	0	(1 504)	(20 616)
<b>Total amortissements et dépréciations</b>	<b>(504 220)</b>	<b>(36 751)</b>	<b>831</b>	<b>(728)</b>	<b>2</b>	<b>7 232</b>	<b>(533 634)</b>
<b>Valeurs nettes</b>	<b>720 863</b>	<b>(5 085)</b>	<b>712</b>	<b>291</b>	<b>78</b>	<b>17 289</b>	<b>734 147</b>



### 3.9 Immobilisations corporelles

	31/12/2017	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variation de périmètre, écarts de conversion	Impact actif mis en concession	30/06/2018
<b>Valeurs brutes</b>							
Terrains	577 789	1	0	0	13	0	577 803
Immeubles de placement	1 077	0	0	0	0	0	1 077
Constructions	9 272 372	761	(6 339)	109 236	853	(9 554)	9 367 329
Installations techniques, matériels, outillage industriel	4 464 933	3 919	(1 086)	91 557	648	(17 666)	4 542 304
Matériels de transport	2 270 400	11 633	(26 459)	31 728	436	(31 639)	2 256 100
Autres immobilisations corporelles	209 581	1 436	(292)	3 159	217	(117)	213 985
Immobilisations corporelles en cours	2 965 737	550 462	(127)	(237 726)	(7)	(54 764)	3 223 576
Subventions d'investissement	(9 634 964)	(292 184)	2 767	0	0	(1 114)	(9 925 495)
<b>Total valeurs brutes</b>	<b>10 126 925</b>	<b>276 029</b>	<b>(31 536)</b>	<b>(2 045)</b>	<b>2 160</b>	<b>(114 854)</b>	<b>10 256 679</b>

	31/12/2017	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprises	Reclassements	Variation de périmètre	Impact actif mis en concession	30/06/2018
<b>Amortissements et dépréciations</b>							
Terrains	151	(1 638)	1 342	0	0	599	454
Immeubles de placement	(817)	0	0	0	0	0	(817)
Constructions	(3 632 979)	(125 984)	4 563	2 321	(390)	15 029	(3 737 440)
Installations techniques, matériels, outillage industriel	(2 754 139)	(113 229)	1 026	(302)	(478)	15 861	(2 851 261)
Matériels de transport	(648 104)	(185 157)	21 735	(14)	(251)	116 759	(695 032)
Autres immobilisations corporelles	(160 468)	(8 530)	271	16	(213)	68	(168 856)
Subventions d'investissement	3 097 268	(3 253)	118 016	0	(1)	2 512	3 214 542
<b>Total amortissements et dépréciations</b>	<b>(4 099 088)</b>	<b>(437 792)</b>	<b>146 954</b>	<b>2 021</b>	<b>(1 333)</b>	<b>150 828</b>	<b>(4 238 411)</b>
<b>Valeurs nettes</b>	<b>6 027 837</b>	<b>(161 763)</b>	<b>115 418</b>	<b>(24)</b>	<b>827</b>	<b>35 974</b>	<b>6 018 271</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.

### 3.10 Contrats de concession

Les contrats de concession entrent dans le champ d'application d'IFRIC 12 sur les accords de concession de services dès lors que les biens en concession sont contrôlés par le concédant. Le contrôle de ces biens par le concédant est assuré quand les deux conditions suivantes sont remplies :

- le concédant contrôle ou régule les services devant être fournis grâce aux biens objets de la concession et détermine à qui et à quel prix ce service doit être rendu ;
- le concédant contrôle les biens en concession, c'est-à-dire qu'il détient le droit de reprendre ces biens en fin de contrat.

Le groupe RATP considère que les contrats d'exploitation de lignes de l'Epic RATP, dont le contrat conclu avec le Stif pour la période 2016-2020, et certains contrats des filiales Transport de RATP Dev entrent dans le champ d'application de l'interprétation IFRIC 12. À ce titre, les biens mis en concession ne peuvent être inscrits au bilan du Groupe en tant qu'immobilisations corporelles.

Dans le cadre du contrat Stif 2016-2020, les contributions versées par le Stif à la RATP sont constituées notamment d'une contribution « C2 » dédiée au financement des investissements et correspondant à la rémunération des capitaux engagés, dont la couverture des frais financiers et des charges nettes d'amortissements. Ce mécanisme de financement confère à la RATP une créance financière correspondant à la valeur nette comptable nette de subventions des biens de retour à la date d'arrêté des comptes, et au remboursement attendu des dotations aux amortissements des biens de reprise jusqu'au terme du contrat Stif en vigueur. La part de contribution qui couvre le périmètre des biens de retour et des biens de reprise est dédiée à la rémunération et au remboursement de la créance financière.

Le recouvrement de la créance financière relative aux biens de retour est assuré via le versement de la part de contribution « C2 » couvrant les dotations aux amortissements et le règlement de la valeur nette comptable à la date de fin de droits d'exploitation, tels que ces amortissements et cette valeur nette comptable sont suivis dans les comptes annuels. Le modèle de l'actif financier est appliqué aux biens de retour dans la mesure où la RATP bénéficie de la part du Stif d'un

droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie jusqu'à la fin de la période de concession indépendamment de la fréquentation des usagers.

En ce qui concerne les biens de reprise, la créance comptabilisée en actif financier correspond au remboursement des dotations aux amortissements telles que constatées dans les comptes annuels jusqu'en 2020, soit le terme du contrat conclu avec le Stif durant lequel la RATP bénéficie de la part du Stif d'un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie pour la période 2016-2020. La quote-part de valeur nette comptable résiduelle des biens de reprise, non constatée en créance en application d'IFRIC 12, est comptabilisée en actifs incorporels.

La part à moins d'un an de la créance financière est comptabilisée en « Actifs financiers en concession courants », la part supérieure à un an est comptabilisée en « Actifs financiers en concession non courants ».

En application d'IFRS 9, les créances relatives aux actifs financiers en concession sont évaluées au coût amorti, et sont dépréciées si la valeur comptable est supérieure à la valeur actuelle des flux futurs de trésorerie actualisés.

La rémunération de cet actif financier est incluse dans les « Autres produits des activités ordinaires ».

Conformément à IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés des contrats conclus avec les clients », les acquisitions de biens de retour sont traitées sur la période comme des opérations d'achats comptabilisées en achats consommés et concomitamment des ventes au concédant comptabilisées en produits des activités ordinaires.

Au niveau des filiales, la créance comptabilisée en actif financier correspond au remboursement des dotations aux amortissements telles que constatées dans les comptes semestriels jusqu'au terme des contrats en vigueur. Durant cette période, le groupe RATP bénéficie de la part de l'autorité organisatrice d'un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie. Au terme du contrat, l'autorité organisatrice bénéficie d'une option de reprise des biens en concession. Par conséquent, la valeur nette comptable résiduelle des biens au terme des contrats en vigueur est comptabilisée en actifs incorporels.

La valeur comptable des actifs financiers en concession au 30 juin 2018 est la suivante :

	30/06/2018	31/12/2017
Montant brut	3 736 814	3 795 775
Perte de valeur	0	0
<b>Actifs financiers en concession – non courants</b>	<b>3 736 814</b>	<b>3 795 775</b>
Montant brut	293 240	285 982
Perte de valeur	0	0
<b>Actifs financiers en concession – courants</b>	<b>293 240</b>	<b>285 982</b>



### 3.11 Dépréciation d'actifs

Les actifs à tester sont regroupés en unités génératrices de trésorerie (UGT). Une UGT est le plus petit groupe identifiable d'actifs comprenant l'actif à évaluer dont l'utilisation continue génère des entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupes d'actifs.

Les UGT définies au niveau de l'Epic RATP correspondent aux activités de gestionnaire d'infrastructure (GI) et d'opérateur de transport (OT) résultant de la séparation comptable des activités depuis l'exercice 2012.

Les autres UGT sont définies en fonction de l'activité et de la zone géographique, notamment les principales zones suivantes : France/Suisse, Italie, États-Unis, Royaume-Uni, Asie et *Sightseeing*.

Un test de dépréciation est effectué :

- chaque année pour toutes les UGT comprenant des *goodwill* ou des actifs incorporels à durée de vie indéfinie ;
- dès lors qu'apparaît un indice de perte de valeur.

Pour ces tests, la valeur nette comptable de l'UGT est comparée à sa valeur recouvrable. Celle-ci est le montant le plus élevé entre la juste valeur diminuée des coûts de la vente et la valeur d'utilité. Lorsqu'apparaît une perte de valeur, celle-ci est comptabilisée en résultat opérationnel. Les pertes de valeur sur *goodwill* sont irréversibles.

La valeur d'utilité est déterminée par actualisation des flux de trésorerie futurs attendus de l'UGT en tenant compte le cas échéant de la valeur résiduelle, actualisée selon un taux approprié à la nature de l'activité.

Aucun indice de perte de valeur, susceptible de conduire à la mise en œuvre d'un test de dépréciation, n'a été identifié au cours du semestre.

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

#### 3.12.1 Titres mis en équivalence

Sociétés du Groupe	30/06/2018				31/12/2017			
	% 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	41,92	85 001	(7 441)	(1 273)	41,92	93 715	(6 257)	(1 930)
Autres entreprises associées		9 113	22	(16)		8 949	641	130
Coentreprises		20 729	679	911		20 605	(5 383)	(3 624)
<b>TOTAL</b>		<b>114 843</b>	<b>(6 740)</b>	<b>(378)</b>	<b>TOTAL</b>	<b>123 269</b>	<b>(10 999)</b>	<b>(5 424)</b>

#### 3.12.2 Autres actifs financiers

	30/06/2018	31/12/2017
Dépôts <i>lease</i> (part à plus d'un an)	14 694	230 906
Dépôts en juste valeur	75 115	75 853
Prêts CIL	28 244	27 613
Prêts et autres créances	17 892	17 303
Provisions sur autres actifs financiers	(78)	(91)
<b>Autres actifs financiers non courants</b>	<b>135 867</b>	<b>351 584</b>

	30/06/2018	31/12/2017
Dividendes à recevoir	774	4
Prêts CIL	5 086	4 971
Dépôts <i>lease</i> (part à moins d'un an)	167 606	21 297
Autres prêts, dépôts et cautionnements	796	1 004
Cash collatéral lié aux opérations de <i>lease</i>	202 700	245 400
Autres placements – courant	329 693	165 810
<b>Autres actifs financiers courants</b>	<b>706 655</b>	<b>438 486</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

	30/06/2018	31/12/2017
Créances clients	315 801	282 502
Dépréciation des créances clients	(12 908)	(9 949)
<b>Créances clients</b>	<b>302 893</b>	<b>272 554</b>
Paiements d'avance	10 567	4 839
Charges constatées d'avance	56 986	49 686
Créances sur l'État et autres collectivités	155 619	250 607
Subventions d'investissement à recevoir	240 366	260 200
Créances diverses	238 477	165 767
Créances d'impôt sur le résultat	57 167	24 144
Dépréciation des autres débiteurs	(5 599)	(6 185)
<b>Autres débiteurs</b>	<b>753 583</b>	<b>749 057</b>
<b>TOTAL CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS</b>	<b>1 056 476</b>	<b>1 021 611</b>

	30/06/2018	31/12/2017
Dépréciation des créances Clients en début d'exercice	(9 949)	(8 701)
Dotations de l'exercice	(3 757)	(2 637)
Reprises de l'exercice non utilisées	0	(1 556)
Reprises de l'exercice utilisées	799	2 945
<b>DÉPRÉCIATION DES CRÉANCES CLIENTS EN FIN D'EXERCICE</b>	<b>(12 907)</b>	<b>(9 949)</b>

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

### 3.14 Trésorerie et équivalents de trésorerie

	30/06/2018	31/12/2017
Valeurs mobilières de placement	840 287	759 781
Disponibilités	325 141	383 305
<b>TOTAL</b>	<b>1 165 427</b>	<b>1 143 086</b>

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

	30/06/2018	31/12/2017
Trésorerie et équivalents de trésorerie (bilan)	1 165 427	1 143 086
Concours bancaires courants	(155 603)	(119 072)
<b>Trésorerie de clôture du TFT</b>	<b>1 009 824</b>	<b>1 024 015</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.

	30/06/2018	31/12/2017
Provision pour indemnités de départ à la retraite	309 276	304 996
Provision pour allocations décès des retraités	39 981	40 232
Provision pour indemnités décès des actifs	16 511	16 382
Provision pour cessation anticipée d'activité	2 656	2 839
Provision pour rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités	309 267	303 277
Provision pour pensions (filiales étrangères)	9 893	10 681
<b>Total avantages postérieurs à l'emploi</b>	<b>687 584</b>	<b>678 407</b>
Provision pour cessation progressive d'activité	111	204
Provision pour médailles du travail	29 054	28 392
Provision pour maladies longue durée	3 086	3 086
Provision pour chômage	8 702	8 702
Provision pour rentes maladies professionnelles et accidents du travail des actifs	22 876	22 612
Autres provisions pour avantages à long terme	1 000	1 000
<b>Total avantages à long terme</b>	<b>64 828</b>	<b>63 994</b>
<b>TOTAL</b>	<b>752 412</b>	<b>742 401</b>

Les avantages sont évalués au 30 juin 2018 avec un taux d'actualisation de 1,50 %, comme au 31 décembre 2017.

Une augmentation ou une diminution du taux d'actualisation de 25 points de base aurait un impact à la baisse ou à la hausse des engagements de plus ou moins 25 millions d'euros.



### 3.16 Autres provisions

	31/12/2017	Dotation	Provision utilisée	Provision non utilisée	Reclassement, variations de périmètre et taux de change	30/06/2018
<b>Provisions non courantes</b>	<b>160 983</b>	<b>14 021</b>	<b>(5 335)</b>	<b>(12 639)</b>	<b>(35)</b>	<b>156 996</b>
Démantèlement	67 040	0	(312)	0	41	66 769
Litiges	8 816	1 640	(510)	(751)	0	9 195
Autres charges	23 816	532	(90)	0	(78)	24 180
Autres risques	61 311	11 849	(4 423)	(11 887)	2	56 852
<b>Provisions courantes</b>	<b>67 640</b>	<b>13 225</b>	<b>(8 444)</b>	<b>(4 726)</b>	<b>(98)</b>	<b>67 598</b>
Démantèlement	0	0	0	0	0	0
Litiges	19 023	2 793	(1 516)	(1 503)	27	18 825
Autres charges	5 041	2 110	(1 777)	0	48	5 422
Autres risques	43 577	8 322	(5 151)	(3 223)	(173)	43 352
<b>TOTAL DES PROVISIONS</b>	<b>228 623</b>	<b>27 246</b>	<b>(13 778)</b>	<b>(17 365)</b>	<b>(132)</b>	<b>224 594</b>

### 3.17 Instruments financiers dérivés

	30/06/2018					
	Actif non courant	Actif courant	Total actif	Passif non courant	Passif courant	Total passif
<i>Cash flow hedge</i>	106 615	4 692	111 306	20 242	5 483	25 725
Dérivés à la juste valeur	123	1 084	1 207	20 652	35	20 687
<i>Non hedge</i>	0	910	910	0	2 413	2 413
<b>TOTAL</b>	<b>106 737</b>	<b>6 686</b>	<b>113 423</b>	<b>40 894</b>	<b>7 931</b>	<b>48 825</b>

	31/12/2017					
	Actif non courant	Actif courant	Total actif	Passif non courant	Passif courant	Total passif
<i>Cash flow hedge</i>	101 630	3 065	104 695	8 923	3 662	12 585
Dérivés à la juste valeur	21 108	34	21 142	40 909	4 566	45 475
<i>Non hedge</i>	0	140	140	0	(2)	(2)
<b>TOTAL</b>	<b>122 738</b>	<b>3 239</b>	<b>125 977</b>	<b>49 832</b>	<b>8 226</b>	<b>58 058</b>



## 3.18 Dettes financières

### 3.18.1 Détail des dettes financières

	30/06/2018	31/12/2017
Emprunts obligataires	4 555 921	4 579 766
Emprunts auprès de la région Île-de-France	159 081	159 269
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	14 698	21 297
Emprunts auprès des établissements de crédit	127 273	129 958
Emprunts liés aux contrats de location-financement	26 582	29 447
Dépôts et cautionnements (reçus)	6 443	6 362
Autres emprunts et dettes	1 545	2 462
<b>Total dettes financières – non courant</b>	<b>4 891 542</b>	<b>4 928 560</b>
Emprunts obligataires	129 622	649 842
Emprunts auprès de la région Île-de-France	20 452	20 264
Emprunts plan d'épargne entreprise	275 078	285 677
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	167 606	230 906
Emprunts auprès des établissements de crédit	49 551	43 627
Emprunts liés aux contrats de location-financement	5 229	3 879
Dépôts et cautionnements (reçus)	57 100	63 600
Billets de trésorerie	1 499 001	876 065
Autres emprunts et dettes	28	20
Concours bancaires	155 604	119 072
Intérêts courus non échus	65 701	66 561
<b>Total dettes financières – courant</b>	<b>2 424 972</b>	<b>2 359 513</b>
<b>TOTAL</b>	<b>7 316 514</b>	<b>7 288 073</b>

La RATP a émis en juin 2018 100 millions d'euros d'obligations sur une durée de trente ans, au taux de 1,90 %. Ces émissions ont pris la forme de placements privés.

### 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*. La dette relative aux contrats de crédit-bail finançant les tramways T3, T5, T6, T7, et T8 est compensée dans le calcul de l'endettement net avec la créance d'un montant équivalent envers le Stif et n'apparaît donc pas dans le détail ci-dessous.

	30/06/2018	31/12/2017
Dettes financières	7 316 514	7 288 073
Instruments dérivés de couverture de flux de trésorerie	(106 179)	(100 830)
Instruments dérivés à la juste valeur sur option	–	4 531
Intérêts courus non échus	(65 701)	(66 561)
Avance prêts CIL	(28 884)	(28 884)
Dépôts et cautionnements <sup>(1)</sup>	(182 304)	(252 203)
Autres actifs financiers liés aux opérations de <i>lease</i>	(54 586)	(56 052)
Placements à court terme	(329 693)	(165 810)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(1 165 427)	(1 143 087)
Autres <sup>(2)</sup>	(205 914)	(246 576)
<b>ENDETTEMENT NET GROUPE</b>	<b>5 177 826</b>	<b>5 232 601</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 183 millions d'euros au 30 juin 2018.

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

	31/12/2017	Flux de financement	Flux de trésorerie	Flux d'investissement	Effet de change	Juste valeur	Autres	30/06/2018
Dettes financières – non courant	4 928 560	102 018	(139)	(62 231)	1 151	(3 304)	(74 513)	4 891 542
Dettes financières – courant	2 359 513	(53 079)	36 544		807	3 326	77 860	2 424 972
<b>TOTAL DETTES FINANCIÈRES</b>	<b>7 288 073</b>	<b>48 939</b>	<b>36 405</b>	<b>(62 231)</b>	<b>1 958</b>	<b>22</b>	<b>3 347</b>	<b>7 316 514</b>

## 3.19 Dettes d'exploitation

	30/06/2018	31/12/2017
Dettes fournisseurs	317 118	334 147
Dettes sur immobilisations	293 274	468 753
Dettes fiscales et sociales	841 869	726 657
Dettes diverses d'exploitation	18 191	28 305
Produits constatés d'avance	115 542	92 715
Autres dettes diverses	546 104	563 655
Dettes d'impôt sur le résultat	8 572	6 406
<b>TOTAL</b>	<b>2 140 670</b>	<b>2 220 638</b>



## 3.20 Évaluation à la juste valeur des instruments financiers

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

30/06/2018	Niveau hiérarchique de juste valeur				
	Valeur comptable au bilan	Juste valeur	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
<b>Évaluation des actifs à la juste valeur</b>					
Titres non consolidés	44 747	44 747	0	0	44 747
Instruments financiers dérivés	113 423	113 423	0	113 423	0
Actifs financiers en concession	4 030 054	4 030 054	0	4 030 054	0
Autres actifs financiers	842 521	862 162	532 393	329 769	0
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 165 428	1 165 428	844 879	320 549	0
Actifs détenus en vue de la vente	0	0			
<b>Évaluation des passifs à la juste valeur</b>					
Dettes financières	7 316 514	7 812 805	5 124 168	2 688 637	0
Instruments financiers dérivés	48 825	48 825	0	48 825	0

31/12/2017	Niveau hiérarchique de juste valeur				
	Valeur comptable au bilan	Juste valeur	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
<b>Évaluation des actifs à la juste valeur</b>					
Titres non consolidés	37 631	37 631	0	0	37 631
Instruments financiers dérivés	125 977	125 977	0	125 977	0
Actifs financiers en concession	4 081 757	4 081 757	0	4 081 757	0
Autres actifs financiers	790 070	808 503	411 210	397 293	0
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 143 087	1 143 087	686 134	456 953	0
Actifs détenus en vue de la vente	0	0			
<b>Évaluation des passifs à la juste valeur</b>					
Dettes financières	7 288 073	8 042 007	5 916 832	2 125 175	0
Instruments financiers dérivés	58 058	58 058	0	58 058	0

### 3.20.2 Transferts de niveaux hiérarchiques de juste valeur

Au cours du semestre, il n'y a pas eu de transferts de juste valeur effectués 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. L'évolution du poste « Actifs financiers disponibles à la vente » au cours du semestre n'est pas impactée par des variations de juste valeur.

## 3.21 Garanties

De 1997 à 2002, la RATP a réalisé des opérations de *leasehold*. Dans ce cadre, la RATP a concédé à des investisseurs étrangers américains la propriété économique des biens par le biais d'un droit de jouissance des matériels, ce qui leur permet de les amortir et d'en retirer un gain

financier grâce à un mécanisme de différé d'imposition. Ce gain financier est partagé entre l'investisseur et la RATP.

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

Les différents contrats qui composent chaque opération sont analysés comme constituant une opération unique au regard de l'interprétation SIC 27, et sont comptabilisés comme tels. Les actifs (dont les dépôts) et passifs liés à ces contrats, générateurs de flux qui se compensent exactement, ont fait l'objet d'une compensation au bilan et au compte de résultat, laissant apparaître en lecture directe un solde, qui correspond au profit global de chaque opération, la *net present value* (NPV). Ce profit est encaissé au moment de la signature des contrats et comptabilisé en produits à étaler, puis constaté linéairement en résultat financier sur la durée du contrat. Le montant brut des actifs comptabilisés est de 360,6 millions d'euros et des passifs de 364,0 millions d'euros. Ces montants sont compensés à hauteur de 360,6 millions d'euros, de sorte que le solde net qui en résulte est de 3,4 millions d'euros.

Au 30 juin 2018, il reste sept contrats avec deux investisseurs : BOA et State Street.

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

- soit par des accords de *defeasance*, qui assurent le droit de compensation entre les dépôts et les dettes correspondantes. Le montant des dépôts correspondants est de 40,3 millions d'euros au 30 juin 2018 ;
- soit par des contrats de collatéralisation, qui imposent en cas de dégradation du *rating* en dessous d'un certain seuil la substitution des dépôts par des bons du Trésor américain. Le solde des dépôts correspondant est de 23,5 millions d'euros au 30 juin 2018 ;
- soit directement auprès du Trésor américain : le solde de ces dépôts est de 60,6 millions d'euros au 30 juin 2018.

Par ailleurs, des dépôts en dollars américains qui subsistent à l'issue de terminaisons anticipées de montages entre 2007 et 2009 ne font plus l'objet de compensation et sont donc comptabilisés au bilan en autres actifs financiers (cf. note 3.12.2).

## 3.22 Engagements hors bilan

### 3.22.1 Investissements en immobilisations

Les commandes d'investissements contractées au 30 juin 2018 mais non enregistrées dans les comptes s'élèvent à 5900 millions d'euros en valeur brute hors quote-part subventionnée, contre 4607 millions d'euros au 31 décembre 2017. Le financement de ces investissements est principalement assuré par des subventions versées selon l'avancement des projets et par les modalités de rémunération contractuelle conclues avec le Stif.

### 3.22.2 Actifs et passifs éventuels

#### Aides d'État versées par la région Île-de-France

En 2013, la région Île-de-France a été condamnée par le tribunal administratif de Paris à procéder à la récupération de subventions d'investissement versées aux opérateurs de transport public pour financer l'acquisition d'autobus et d'autocars. Ces subventions ont été qualifiées d'aides d'État illégales par la juridiction administrative, motif pris de leur absence de notification à la Commission européenne. Le Groupe, pour les filiales de RATP Dev, a été informé de

cette condamnation par un courrier du président du conseil régional d'Île-de-France du 24 mars 2014, dans lequel il est mentionné un montant estimatif de subventionnement de 21,7 millions d'euros (hors intérêts moratoires) qui aurait été attribué aux filiales du Groupe.

Ce dossier fait l'objet de deux procédures ouvertes, l'une devant le juge national, et l'autre devant la Commission européenne, dans le cadre desquelles le Groupe a produit ses observations.

Le 27 novembre 2015, un jugement de la cour administrative d'appel de Paris avait confirmé l'obligation pour la région Île-de-France de récupérer les aides illicites, mais avait assorti l'obligation envers la région de tempéraments importants. Le montant des sommes à récupérer par la région Île-de-France doit ainsi tenir compte de la nature des investissements subventionnés et du type d'activité de transport ayant été exercée. Cette précision devrait notamment conduire à exclure des sommes à rembourser les subventions versées pour le financement des autobus dont le réemploi sur des services non subventionnés peut être écarté, et donc réduire l'assiette précédemment chiffrée.

La Commission européenne, dans sa décision S. A.26763 2014/C rendue le 2 février 2017, confirme la qualification d'aides d'État du système de subventionnement mis en place aussi bien par la région (procédure nationale en cours) que par le Stif (pour la période postérieure) en reconnaissant dans le même temps que ces aides sont compatibles avec le Traité. La Commission relève le caractère illégal de ces aides du fait de l'absence de notification préalable, ce qui expose leur bénéficiaire à devoir rembourser les intérêts bancaires correspondants pour la période d'octroi des aides, soit un peu plus de 4 millions d'euros, sur la base de l'assiette initialement citée.

Le 16 mai 2017, les principaux opérateurs réunis au sein de l'association Optile, dont RATP Dev, ont déposé auprès du Tribunal de l'Union européenne un recours en annulation partielle contre la décision précitée sur la qualification du régime d'aides et sur la période visée. La région a également introduit un recours en ce qu'elle déclare que le dispositif constituait un régime illégalement mis à exécution.

En tout état de cause, si le remboursement des subventions d'investissement perçues par les filiales du Groupe devait devenir effectif, il devrait alors être compensé par les autorités organisatrices, en particulier le Stif en tant que bénéficiaire *in fine* de ces aides publiques versées à l'origine par la région Île-de-France. Par conséquent, le Groupe considère qu'à ce stade l'obligation qui pourrait lui incomber est éventuelle et que la sortie de ressources qui pourrait en découler est incertaine.

#### Contrôle Urssaf

Au cours du premier semestre 2018, l'Epic 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 des cotisations « allocations familiales » des agents sous statut de la RATP. Une lettre d'observations devrait être adressée à la RATP dans le courant de l'été 2018. L'entreprise conteste formellement le bien-fondé des arguments développés par l'Urssaf. L'entreprise adressera ses observations à l'administration, et entend préserver ses droits en cas de notification d'un éventuel redressement.

#### Contrôle fiscal

La RATP a reçu le 18 juin 2018 un avis de vérification fiscale portant sur les exercices 2015 à 2017. Les inspecteurs ont débuté leurs travaux le 17 juillet 2018.



### 3.23 Transactions avec des parties liées

La RATP, en tant qu'Epic, est intégralement détenue par l'État français. Par conséquent, elle est liée, au sens d'IAS 24, avec la totalité des entreprises contrôlées par l'État français. Le Groupe présente des informations sur les principales transactions non courantes conclues avec l'État et les collectivités publiques, bien que celles-ci soient des entités publiques.

#### Transactions avec l'État et les collectivités publiques

	30/06/2018	30/06/2017
Ressources du contrat Stif	1 009 977	1 042 671
Ressources des communes pour le maintien de dessertes déficitaires	9 116	9 069
Subventions d'investissement appelées sur l'exercice (État, Stif, RIF, autres)	313 685	308 365
Créances sur l'État et les collectivités	336 000	503 167
Créances sur le Stif	68 960	152 721
Dettes envers l'État et les collectivités	122 860	121 168
Dettes envers le Stif	10 930	10 680
Dettes financières envers la région Île-de-France	207 649	228 064

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.

### 3.24 Informations sectorielles

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

- le secteur « Gestionnaire d'infrastructure » (GI) métro et RER de l'Epic RATP : cette activité correspond à la mission de gestionnaire d'infrastructure de réseaux de transport public urbain de voyageurs fixée par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 ;
- 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 principal directeur opérationnel 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 Stif pour l'activité de la 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'investissement ont suivi l'affectation de l'actif auquel elles sont rattachées.

## Informations par secteurs opérationnels relatives au compte de résultat

### Au 30 juin 2018

	Gestionnaire d'infrastructure	Opérateur de transport	Éliminations	Total
Chiffre d'affaires externe	456	2 786 447		2 786 903
Chiffre d'affaires intersecteur	446 494	156 825	(603 319)	0
Chiffre d'affaires	446 950	2 943 272	(603 319)	2 786 903
EBITDA	252 910	158 089		410 999
Résultat opérationnel	134 629	77 767		212 396
Dotations aux amortissements	(117 626)	(66 916)		(184 541)

### Au 30 juin 2017

	Gestionnaire d'infrastructure	Opérateur de transport	Éliminations	Total
Chiffre d'affaires externe	1 984	2 825 305		2 827 290
Chiffre d'affaires intersecteur	432 073	137 244	(569 318)	0
Chiffre d'affaires	434 058	2 962 550	(569 318)	2 827 290
EBITDA	250 363	184 007		434 370
Résultat opérationnel	141 116	102 574		243 690
Dotations aux amortissements	(108 338)	(80 222)		(188 560)

## Informations par secteurs opérationnels relatives au bilan

Les principaux indicateurs sectoriels relatifs au bilan présentés par le groupe RATP sont les suivants :

### Au 30 juin 2018

	Gestionnaire d'infrastructure	Opérateur de transport	Total
<b>Bilan</b>			
Immobilisations incorporelles et corporelles, nettes des subventions d'investissement	4 812 263	1 940 156	6 752 418
Subventions d'investissement	2 475 886	4 235 067	6 710 953
Total actif	5 233 005	10 213 626	15 446 630
Investissements corporels et incorporels	113 209	384 797	498 006
Acquisition de biens mis en concession		109 356	109 356

### Au 31 décembre 2017

	Gestionnaire d'infrastructure	Opérateur de transport	Total
<b>Bilan</b>			
Immobilisations incorporelles et corporelles, nettes des subventions d'investissement	4 777 359	1 971 340	6 748 699
Subventions d'investissement	2 411 889	4 125 807	6 537 696
Total actif	5 315 575	10 078 297	15 393 872
Investissements corporels et incorporels	530 821	883 012	1 413 832
Acquisition de biens mis en concession		217 296	217 296



### 3.25 Sociétés du Groupe

Pôle Transport	Pays	% de contrôle	% d'intérêt	Méthode	Commentaires
RATP	France	100,00	100,00	IG	Entité mère
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	
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	
Bournemouth Transport	Angleterre	90,00	90,00	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	Coentreprise
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 Djazaïr	Algérie	100,00	100,00	IG	
EM Services	France	90,00	90,00	IG	
EMS Rennes	France	90,00	90,00	IG	
Escapade	France	54,60	54,60	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 92	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité 93	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité 94	France	97,00	97,00	IG	



Pôle Transport	Pays	% de contrôle	% d'intérêt	Méthode	Commentaires
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	
Hong Kong Tramway	Hong Kong	50,50	50,50	IG	
Hong Kong Tramway Engineering	Hong Kong	50,00	50,00	MEE	
Ixxi	France	100,00	100,00	IG	
Ixxi 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	
Matem	France	51,00	51,00	IG	
Mc Donald Transit Associates	États-Unis	83,41	83,41	IG	
Metrolab	France	50,00	50,00	Autre	Activité conjointe. Intégrée en quote-part ligne à ligne
MétoLink	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Mobicité	France	100,00	100,00	IG	
Mobizen	France	20,00	20,00	MEE	
Moulins Mobilité	France	100,00	100,00	IG	
Mumbai	Inde	31,50	31,50	MEE	
Nanjing Anqing	Chine	16,27	16,27	MEE	
Nanjing Huabei	Chine	11,47	11,47	MEE	
Nanjing JV	Chine	22,05	22,05	MEE	
Navocap	France	100,00	100,00	IG	
Odulys	France	35,00	35,00	MEE	
Orlyval Service (OVS)	France	99,00	99,00	IG	
Public Transportation Company	Arabie saoudite	20,00	20,00	MEE	
Qatar Metro	Qatar	32,50	32,50	MEE	Création juin 2018
RATP Capital Innovation	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Canada	Canada	100,00	100,00	IG	Création juin 2018
RATP Dev France Investissement	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev France Services	France	100,00	100,00	IG	
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	Émirats arabes unis	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Saudi Arabia	Arabie saoudite	100,00	100,00	IG	



## ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS SEMESTRIELS

Notes annexes

Pôle Transport	Pays	% de contrôle	% d'intérêt	Méthode	Commentaires
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	États-Unis	100,00	100,00	IG	
RATP Développement	France	100,00	100,00	IG	
RATP Do Brazil	Brésil	100,00	100,00	IG	
RATP International	France	100,00	100,00	IG	
RD14	France	100,00	100,00	IG	Création juin 2018
RDGS	Angleterre	100,00	100,00	IG	
RDMT – DC	États-Unis	96,68	96,68	IG	
RDMT – Tucson	États-Unis	96,68	96,68	IG	
RDK SAS	France	50,00	50,00	MEE	
RDK LLC (Educational City)	Qatar	50,00	50,00	MEE	
RDSL – Urban NY	États-Unis	100,00	100,00	IG	
SCI Foncière RD	France	100,00	100,00	IG	
SCI Sofitim	France	50,00	50,00	IG	
Selwyns	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Séoul Ligne 9	Corée	36,00	36,00	MEE	
Setim	France	73,30	73,30	IG	
Setim Mexico	Mexique	73,57	73,57	IG	
Setram	Algérie	49,00	49,00	IG	
SLIDE	Angleterre	100,00	100,00	IG	Création juin 2018
Société des Lignes Touristiques	France	100,00	100,00	IG	
Société des Transports Interurbains Centre	France	100,00	100,00	IG	
Société des Transports Interurbains Haute-Savoie	France	100,00	100,00	IG	
Société des Transports Urbains de Bourges	France	100,00	100,00	IG	
Société des Transports Urbains Vierzon	France	100,00	100,00	IG	
Société d'Exploitation des Lignes Touristiques	France	100,00	100,00	IG	
SQY 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	Coentreprise
STIVO	France	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
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	15,85	15,85	MEE	
Transport Finand	France	100,00	100,00	IG	
TVM	France	100,00	100,00	IG	
Veolia Transport RATP Asia	France	50,00	50,00	MEE	Coentreprise

<b>Pôle Transport</b>	<b>Pays</b>	<b>% de contrôle</b>	<b>% d'intérêt</b>	<b>Méthode</b>	<b>Commentaires</b>
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	
VTCL	Chine	45,00	45,00	MEE	
VTR China	Chine	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
VTR Consulting	Chine	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
VTR India	Inde	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
VTR Korea	Corée	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
Wizway Solution	France	25,00	25,00	MEE	
<b>Pôle Ingénierie</b>					
Groupe Systra	France	41,92	41,92	MEE	
<b>Pôle Valorisation des espaces</b>					
Promo Métro	France	100,00	100,00	IG	
SADM	France	100,00	100,00	IG	
SEDP	France	100,00	100,00	IG	
Telcité	France	100,00	100,00	IG	
Telcité NAO	France	100,00	100,00	IG	

IG : intégration globale.

MEE : mise en équivalence.

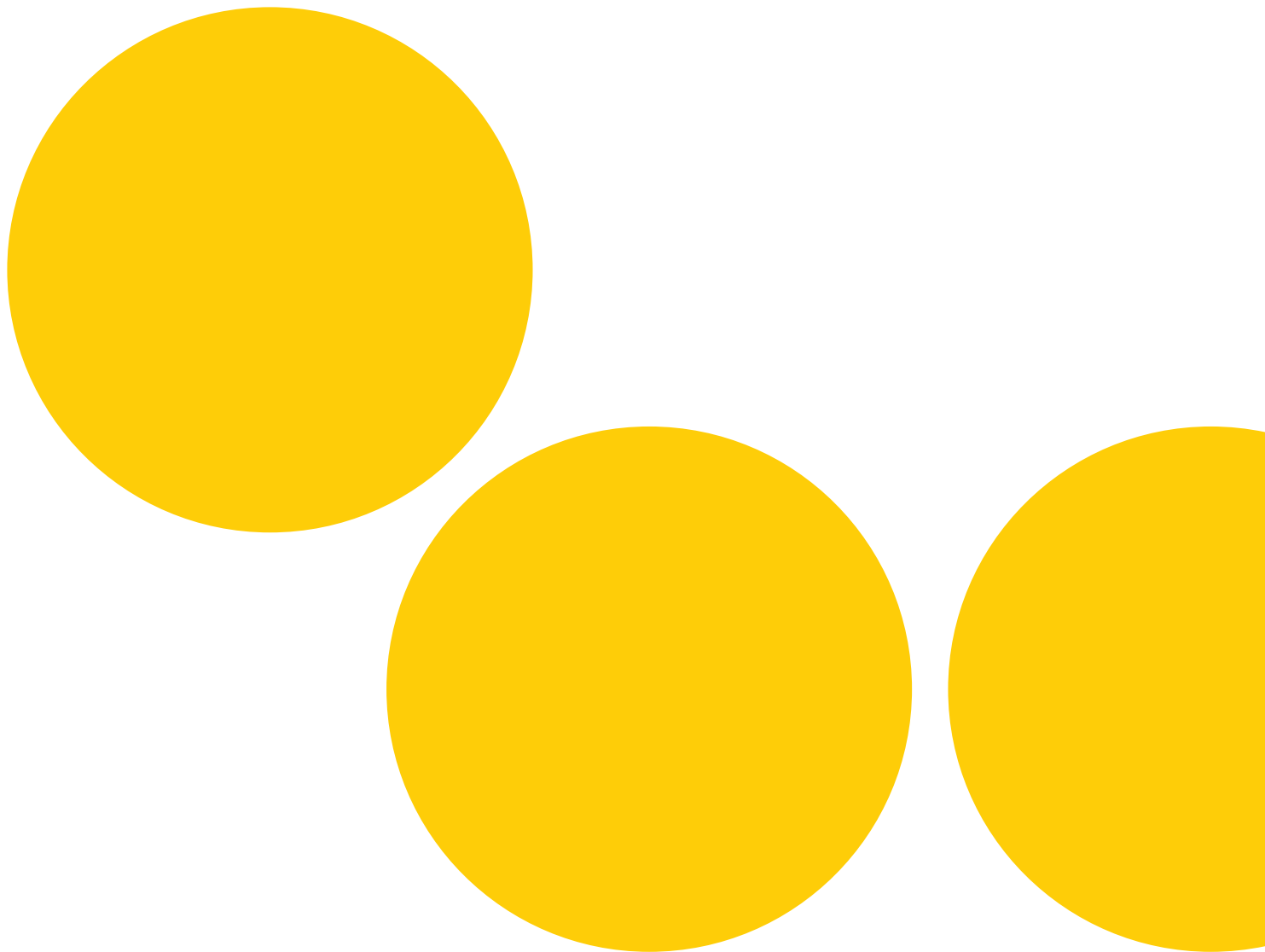
### 3.26 Événements postérieurs à la clôture

Néant.

# **Rapport des commissaires aux comptes**

**sur l'information financière semestrielle 2018**

**Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin 2018**



Mesdames, Messieurs les Actionnaires,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le Commissaire aux participations de l'État 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 2018 au 30 juin 2018, 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. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d'exprimer notre conclusion sur ces comptes.

## 1 Conclusion sur les comptes

Nous avons effectué notre examen limité selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. 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 les notes 1.1.1 et 3.1 de l'annexe, qui exposent le changement de méthode comptable relatif à l'application au 1<sup>er</sup> janvier 2018 de la norme IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés des contrats conclus avec des clients ».

## 2 Vérification spécifique

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

Paris-la Défense,  
le 3 septembre 2018

KPMG Audit  
Philippe Arnaud  
Associé

Courbevoie,  
le 3 septembre 2018

Mazars  
Lionel Gotlib  
Associé

**GROUPE RATP**

54, quai de la Rapée  
75599 Paris Cedex 12 - France  
[www.ratp.fr](http://www.ratp.fr)

