

Rapport de gestion— Comptes consolidés

RAPPORT FINANCIER
SEMESTRIEL
2020

RATP
GROUP

Moving towards
a better city

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 le périmètre de 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 juillet 2020

La présidente-directrice générale
Catherine Guillouard

Le directeur financier
Jean-Yves Leclercq

Sommaire



Rapport de gestion

au 30 juin 2020 p. 4



États financiers consolidés semestriels

au 30 juin 2020 p. 18



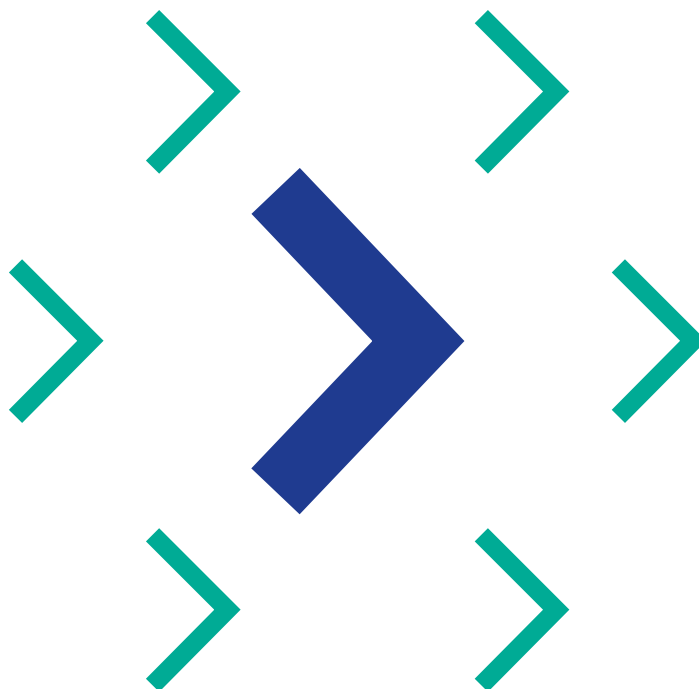
Rapport des commissaires aux comptes

sur l'information financière
semestrielle 2020 p. 43

Rapport de gestion au 30 juin 2020

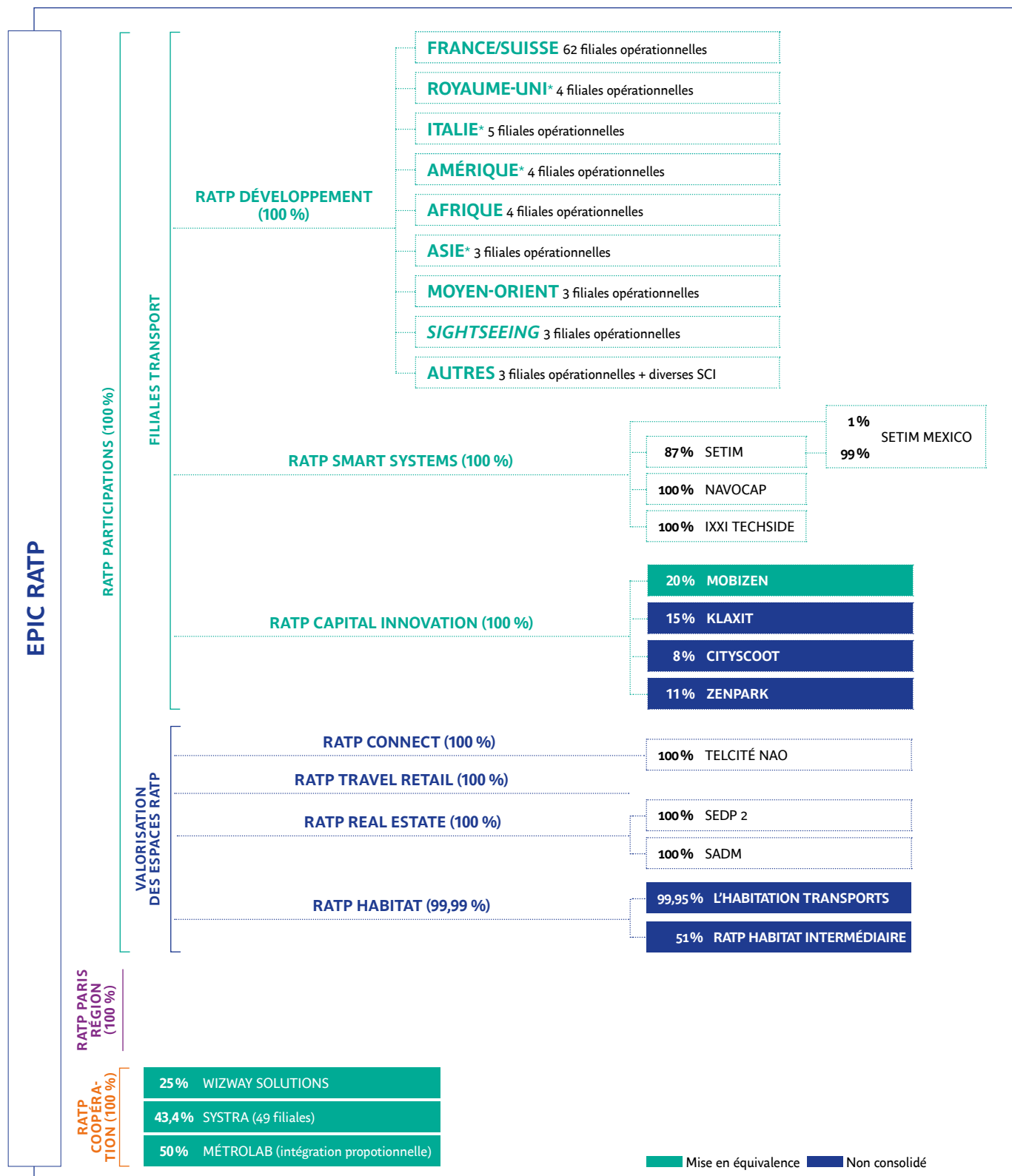
Organigramme p. 5

Résultats financiers p. 6



Organigramme du groupe RATP

30 juin 2020



* Filiales détenues par l'intermédiaire d'une holding détenue à 100% (50% pour le partenariat Transdev en Asie).
 NB: La liste des filiales opérationnelles est fournie au point 3.24 des annexes aux comptes consolidés.



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

Catherine Guillaud
Présidente-directrice générale du groupe RATP

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

Si le Groupe s'est affirmé comme un expert de la mobilité en France comme à l'international, il a également développé, de façon complémentaire, d'autres expertises au service des villes en matière d'ingénierie, de gestion d'infrastructures ou de services urbains comme l'immobilier, l'exploitation de surfaces commerciales ou l'offre de solutions

de billettique innovantes. Le groupe RATP poursuit résolument sa stratégie de croissance rentable sur les marchés porteurs des mobilités durables et de la ville intelligente, en France et à l'étranger, tout en participant activement aux premiers appels d'offres sur le marché du bus et du métro automatique en Île-de-France, et en se préparant à la mise en concurrence des bus sur son territoire historique de monopole de Paris et petite couronne. Le Groupe est en ordre de marche pour défendre au mieux ses positions et faire valoir ses atouts pour gagner la confiance de nouveaux clients.

Résultats financiers

2 746 M€ de chiffre d'affaires consolidé Groupe (contre 2 966 M€ à fin juin 2019)



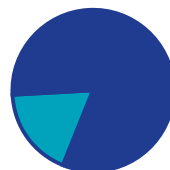
57 M€ EBIT Groupe récurrent (247 M€ à fin juin 2019)



703 M€ investis en Île-de-France



590 M€ de contribution des filiales (21,5 % du CA consolidé)



-88 M€ Résultat net part du Groupe (126 M€ à fin juin 2019)



409 M€ Capacité d'autofinancement consolidée (569 M€ en 2019 pro forma ⁽¹⁾)



(1) Paragraphe 1.1 des comptes consolidés.

La société mère et son environnement contractuel

La société mère, la Régie autonome des transports parisiens (RATP) est un Epic créé par la loi du 21 mars 1948, doté d'une personnalité juridique à laquelle la loi confère le statut de personne 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 poursuit dans le cadre des conventions en cours à cette date et de celles négociées dans le cadre légal défini jusqu'au 31 décembre 2024 pour les services de bus, jusqu'au 31 décembre 2029 pour les services de tramway et jusqu'au 31 décembre 2039 pour les autres services de transport (métro et RER). Les droits d'exploitation de lignes confiés à la RATP sont donc limités dans le temps, le renouvellement des lignes étant alors soumis à appels d'offres.

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

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

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

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



La rémunération de la RATP par Île-de-France Mobilités 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 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 Île-de-France Mobilités à l'euro (principalement la contribution économique territoriale et la taxe foncière) ;
- la contribution *lease* spécifique au financement de l'acquisition des matériels roulants des tramways T3, T5, T6, T7 et T8.

L'indice d'actualisation des contributions est la résultante de l'évolution d'indices suivis par l'Insee, minorée de 0,5 % par an de productivité restituée à Île-de-France Mobilités.

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

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

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

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

Le risque commercial (recettes liées au trafic) est partagé entre la RATP et Île-de-France Mobilités : 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, Île-de-France Mobilités et RATP se partagent l'écart selon une répartition à 50 %/50 %. Un aménagement spécifique était prévu en 2016 et 2017 pour atténuer l'impact de la réforme du Forfait Toutes Zones.

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

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

Le contrat 2016-2020 tient compte :

- d'une enveloppe de services supplémentaires prévue dans la rémunération pour mieux atteindre les objectifs d'Île-de-France Mobilités 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 compétences des filiales

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

La création de RATP Participations vise à simplifier l'organigramme en rattachant à une société unique l'ensemble des filiales existantes (cf. organigramme page 5).

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

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

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

Le secteur fait appel d'une manière générale aux contributions publiques, tant pour l'exploitation que pour les investissements. Le client (l'autorité organisatrice du réseau) exige généralement à ce titre pour des raisons de gouvernance la constitution de filiales ad hoc hébergeant le contrat. **RATP Dev** qui abrite les activités de management et de gestion du portefeuille de contrats détient ainsi 123 sociétés ⁽¹⁾ avec des activités opérationnelles réparties dans 12 pays parmi lesquels la France, le Royaume-Uni, l'Algérie, les États-Unis et l'Arabie saoudite sont les plus importants en termes de contribution au chiffre d'affaires à fin juin 2020.

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

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

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

RATP Smart Systems bénéficie également d'une présence à Bordeaux, Toulouse, Saint-Étienne et Mexico.

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

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

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

- la valorisation du patrimoine via les études et la mise en œuvre d'implantations ou de réhabilitations de sites et d'ensembles immobiliers, en tenant compte des évolutions 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 la conduite de projets immobiliers complexes, intégrant sites industriels et logements, en zone dense ;
- l'aménagement de locaux tertiaires et la mise à disposition de postes de travail pour les entités du groupe RATP ;
- le *facility management* et l'assistance à maîtrise d'ouvrage sur les travaux de gros entretien ;
- la gestion de sites tertiaires et d'espaces événementiels.

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

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

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

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

1 – Les principales évolutions en 2020

La crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19 représente un impact majeur pour le groupe RATP. L'impact de la crise sanitaire à fin juin sur le résultat net du Groupe s'établit à – 117 millions d'euros (– 90 millions d'euros pour l'Epic et – 27 millions d'euros pour les filiales).

Epic RATP

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

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

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

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

D'un point de vue financier, la perte d'EBIT de – 90 millions d'euros comprend une perte de chiffre d'affaires de – 134 millions d'euros, provenant pour – 77 millions d'euros des pertes de recettes voyageurs, nettes du partage des risques commerciaux avec Île-de-France Mobilités, et pour le reste des pertes de recettes annexes. En charges, les économies, nettes des surcoûts sanitaires et du résultat de l'assureur social, sont de + 44 millions d'euros au premier semestre.



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

Filiales

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

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

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

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

Sur les autres filiales :

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

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

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

- – 91 millions d'euros en chiffre d'affaires, réparti comme suit :
 - – 90 millions d'euros sur RATP Dev (– 47 millions d'euros en France, – 17 millions d'euros sur le *sightseeing* et– 26 millions d'euros à l'international),
 - – 1 million d'euros sur les autres filiales ;
- – 27 millions d'euros en EBIT :
 - – 23,5 millions d'euros sur RATP Dev,
 - – 1,6 million d'euros sur Systra,
 - – 2 millions d'euros sur les autres filiales.

Au périmètre des activités françaises en Île-de-France, l'autorité organisatrice Île-de-France Mobilités, impactée par la crise avec la forte baisse des recettes résultant du versement mobilité payé par les entreprises et les importantes pertes de recettes voyageurs à compenser aux opérateurs, a demandé un réexamen des conditions financières du contrat, en application de l'article 111 de celui-ci.

Cet article permet en effet un tel réexamen dans le cas d'un bouleversement substantiel de l'équilibre économique et financier du contrat, sous réserve que les parties souhaitent y procéder d'un commun accord.

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

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

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

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

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

Île-de-France Mobilités a, par ailleurs, dans le contexte particulier de la crise sanitaire, sollicité une aide financière particulière de l'État pour compenser l'intégralité de ses pertes de versement mobilité et de recettes voyageurs.

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

1.1 Pour le transport

1.1.1 L'Epic RATP

Évolutions du contrat Île-de-France Mobilités-RATP : avenants 2020

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

- l'effet en année pleine de la restructuration du réseau de bus de Paris ainsi que l'effet déport du produit constaté d'avance 2019 relatif

aux frais de mise en service de restructuration du réseau de bus de Paris ;

- des accroissements d'offre, principalement sur le réseau de surface : bus (renfort d'offre banlieue et Noctilien, Paris à Suresnes et Porte de Passy) et tramway (suite au prolongement du T1 aux Quatre-Routes) ;
- les autres éléments ajustant la rémunération contractuelle sont l'impact de mise en place en 2019 du Navigo Easy et Liberté et du Canal Mobile, le renforcement de la sécurité, l'expérience SMS Ticketing, la mise en place d'assistants de régulation sur la ligne 7.

Orientation du trafic

En cumul à fin juin 2020, le trafic RATP sur le périmètre de l'Epic, fortement impacté à la baisse par la grève de janvier et surtout par la crise sanitaire du Covid-19, s'élève à 866,9 millions de voyages, soit – 913,2 millions de voyages (– 51,3 %) par rapport au premier semestre 2019.

Cette importante baisse se décompose en deux causes majeures :

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

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

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

Le trafic brut du réseau de surface sur le périmètre de l'Epic connaît une baisse de – 42 % soit – 294 millions de voyages (– 17 millions de voyages du fait de la grève du début d'année et – 275 millions de voyages du fait du Covid-19). Cette baisse sur le semestre est plus accentuée sur les bus banlieue – 44 % soit – 153 millions de voyages

que sur le bus Paris – 39 % (– 59 millions de voyages). Le mode Tramway représente une perte moyenne de – 40 % (– 75 millions de voyages). Le réseau de surface a été moins impacté que le réseau ferré, avec un trafic de 15 % en avril, et une reprise plus forte du trafic : 35 % en mai et 63 % en juin comparés aux mêmes mois de l'année précédente. À noter une forte reprise sur le Noctilien avec près de 72 % du trafic en juin et 78 % sur le Tramway T5. A contrario le T8 n'a repris qu'à 31 % en juin.

1.1.2 Les autres évolutions en France

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

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

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

- **RATP Smart Systems** poursuit son effort de développement notamment via ses filiales **Navocap** et **Setim**. **Navocap doit notamment délivrer cette année le système** de SAE IV à Blois (contrat remporté l'an passé). Pour le groupe RATP, **RATP Smart Systems** participe par ailleurs aux projets portés par l'Usine digitale, au développement des opérations liées au « MaaS » (*mobility as a service*), et a engagé la conception d'une solution de chargement des titres pour les dépositaires et les clients grands comptes (projet « TCT »). Les développements sur les différents contrats ont pu être réalisés à distance pendant la période de confinement, limitant ainsi le décalage des projets pendant la crise sanitaire.

Dans le portefeuille de **RATP Capital Innovation** :

- Klaxit, fortement impacté sur le nombre de trajets au second trimestre en raison de la crise sanitaire, a néanmoins commencé à délivrer son offre 100 % covoiturage courte distance à Nantes, en complémentarité avec le réseau de transports en commun (contrat remporté l'an dernier) et a, par ailleurs, remporté un financement C2E (certificats d'économie d'énergie pour industriels/producteurs de CO₂) permettant la mise en place d'expérimentations de covoiturage dans les collectivités et entreprises ;
- Cityscoot, opérateur unique à Paris depuis le retrait de Coop, a officiellement lancé le partenariat commercial avec Uber en mars 2020, avec, pour objectif, d'avoir un nouveau canal d'acquisition client via l'application. Les premiers effets du référencement sur l'application ont été constatés dès la reprise d'activité en mai ;
- sur Zenpark, fortement impacté au second trimestre par la crise sanitaire, une légère reprise des réservations est observée.



1.1.3 Les autres évolutions à l'international

- Aux États-Unis, RATP Dev USA Inc. n'a pas été renouvelé pour le contrat de gestion d'un lot du réseau d'autobus d'Austin, à compter du 1^{er} janvier 2020, mais a renforcé son développement sur la zone avec le gain de deux contrats : « TheBus » dans le Comté de Prince George (Maryland) et l'exploitation et la maintenance du réseau The CoMET, à Columbia (Caroline du Sud), et le renouvellement du contrat de bus de Camarillo (Californie). Les démarrages sont prévus le 1^{er} juillet.
- Au Royaume-Uni, RATP Dev a cédé Selwyns au 31 mars (bus interurbain et *private hire* près de Manchester).
- En Belgique, RATP Dev a remporté l'appel d'offres pour l'exploitation de bus touristiques de Bruxelles, dont la reprise est décalée au printemps 2021 en raison de la crise sanitaire.
- Au Qatar, RATP Dev poursuit sa mobilisation en vue de l'ouverture du tramway de Lusail fin 2020 (léger décalage induit par la crise Covid-19).
- En Algérie, le client a décidé de reprendre directement l'exploitation du métro d'Alger à l'échéance du contrat en octobre prochain.
- En Italie, malgré la crise sanitaire, les discussions se poursuivent avec la région Toscane en vue d'une signature prochaine du contrat d'exploitation des bus de la région Toscane, et les équipes de RATP Dev poursuivent activement leur travail de préparation à la reprise de l'exploitation. Par ailleurs, dans le portefeuille de RATP Capital Innovation, Cityscoot, opérateur de scooters électriques en libre-service, s'est retiré de Rome pour opérer un redéploiement de la flotte à Milan.
- En Arabie saoudite, RATP Dev poursuit la période de mobilisation sur le métro de Riyad à la suite de la décision du client de décaler les ouvertures des lignes 1 et 2 à l'horizon fin 2020-2021.
- RATP Smart Systems a initié ses travaux sur le contrat billettique de la ligne 3 du métro de Hanoï, et poursuit les contrats en cours au Mexique (Guyaquil, Guadalajara), au Chili (Santiago) et au Sénégal (Dakar).

1.2 Pour l'ingénierie

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

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

- la concrétisation du nouveau contrat sur le métro de Riyad (+ 62 millions d'euros) ;
- la confirmation de l'attribution à notre groupement du contrat de LGV reliant trois aéroports en Thaïlande, pour une part de 16 millions d'euros pour Systra.

À fin juin, le carnet de commandes demeure au-dessus du seuil de 1 milliard d'euros, franchi en 2019, soit environ vingt mois de chiffre d'affaires, avec une répartition homogène entre les différents pays clés.

1.3 Pour la Valorisation des Espaces

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

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

Après l'inauguration de l'ensemble immobilier les Ateliers Jourdan-Corentin-Isoire, un autre projet de modernisation industrielle de la RATP combinant l'insertion et la requalification urbaine en zone dense se poursuit, avec des travaux préalables lancés en 2018. Il s'agit du projet « Vaugirard » qui doit aboutir en 2026 à la création d'un quartier organisé autour d'une nouvelle rue. Il abritera à terme, à la place des anciens bâtiments, deux ateliers de maintenance (pour les équipements des sites de maintenance de la RATP et pour le matériel de la ligne 12 du métro) et des logements certifiés « Habitat et Environnement ». Une structure multi-accueil dédiée à la petite enfance complétera ces nouvelles installations. Durant le premier semestre 2020, RATP Real Estate a géré la mise à l'arrêt des chantiers dans le contexte de la crise sanitaire, puis le redémarrage des travaux.

RATP Real Estate accompagne l'Épic dans son programme de transition énergétique pour l'adaptation bâtementaire de sept centres bus à l'arrivée de la flotte de bus électriques : sécurité incendie, locaux de transformateurs, locaux Enedis, transport de l'énergie, renforcement des structures (charpente et fondations), réorganisation du remisage, etc.

En partenariat avec Systra, RATP Real Estate a remporté le marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la conversion énergétique du parc d'autobus d'Orléans. Il s'agit de convertir 100 % de sa flotte d'autobus à l'électrique d'ici à 2024. Le périmètre de l'appel d'offres couvre l'achat de 214 bus, le déploiement de 30 postes de recharge lente en dépôts, la restructuration des deux dépôts bus existants et la création d'un troisième.

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

Ainsi, au 30 juin 2020, près de 90 000 m² d'espaces de Corpo-working sont livrés, en travaux ou en études, dans le but de moderniser l'empreinte tertiaire du groupe RATP. À Val-de-Fontenay, l'immeuble Val-Bienvenue est le premier démonstrateur d'espaces de travail dynamiques visant à accompagner le groupe RATP dans l'amélioration de la performance de son occupation tertiaire. Les utilisateurs sont accueillis sur le site depuis le début de l'année (2 200 postes de travail au total). Sur le premier semestre, les travaux ont démarré sur le site de Shamrock (6 000 m²) et au siège social de la RATP (opérations de curage et démolition sur un premier bâtiment de 7 000 m² ayant permis le recyclage de 69 tonnes de matériaux et de mobiliers de bureau ainsi que 24 tonnes de déchets électroniques, électriques et électroménagers – DEEE). RATP Real Estate, dans son rôle de gestionnaire des sites du Groupe, a également mis en place un plan de continuité d'activités des sites sous gestion dans le cadre de la préparation du confinement et accompagné le déconfinement des sites tertiaires (plan de communication et guide utilisateurs).

En ce qui concerne l'ensemble RATP Connect, le premier semestre de l'année 2020 a été marqué par la finalisation du déploiement par Telcité Nao de la 3G/4G dans les stations du métro et du RER. À fin mai, les 361 stations sont couvertes. Les travaux se poursuivent pour améliorer et renforcer la bande passante et la qualité de la couverture. Un autre programme au service des voyageurs d'Île-de-France a été lancé en 2019 en partenariat avec l'Epic RATP pour une installation de bornes wifi en gares et stations, avec environ 80 stations équipées à date.

2 — Les résultats consolidés de 2020

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

- le chiffre d'affaires de 2 746 millions d'euros est en baisse de – 220 millions d'euros, soit – 7,4 % par rapport à fin juin 2019 (hors effets de conversion des devises, la baisse atteint 7,5 %). L'impact de la grève de janvier est de – 69 millions d'euros et l'impact de la crise sanitaire de – 224 millions d'euros. La part des filiales dans le chiffre d'affaires consolidé est stable, à 21,5 % ;
- le résultat opérationnel (EBIT), d'un montant de 57 millions d'euros, est en baisse de – 190 millions d'euros par rapport à 2019. Il est affecté à hauteur de – 117 millions d'euros par la crise sanitaire, de – 50 millions d'euros par la grève de janvier. Il enregistre également l'impact de la dépréciation partielle du *goodwill* des activités *sightseeing* de RATP Dev (– 45 millions d'euros), de la hausse des

amortissements (– 23 millions d'euros), en lien avec le programme d'investissements, et de la hausse des dotations aux provisions hors grève et hors Covid (– 16 millions d'euros), compensé par l'impact positif de + 31 millions d'euros d'une cession d'actif immobilier dans le cadre du projet Vaugirard ;

- le résultat net part du Groupe, d'un montant de – 88 millions d'euros, baisse de – 213 millions d'euros par rapport à 2019. Il intègre la variation négative de l'EBIT de – 190 millions d'euros ainsi qu'un ajustement défavorable de la créance d'impôt différé, générant un écart de – 36 millions d'euros par rapport à juin 2019 ;
- les capitaux propres baissent de – 90 millions d'euros par rapport à fin 2019 et atteignent 4 745 millions d'euros, en lien avec les résultats de la période ;
- l'endettement financier net est en hausse de + 579 millions d'euros par rapport à fin décembre 2019, à 5 761 millions d'euros.

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

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

2.1 Chiffre d'affaires consolidé

En millions d'euros	30/06/2019	30/06/2020	Variations	En %
TRANSPORT	2 938	2 719	(219)	– 7,9
RATP (a)	2 315	2 145	(170)	– 7,8
RATP Développement, RATP Coopération et RATP Smart Systems	623	575	(48)	– 8,5
VALORISATION DES ESPACES	28	27	(1)	– 4,8
RATP (a) : mandat de gestion RATP Travel Retail	11	11	0	0,0
RATP Travel Retail, RATP Connect et RATP Real Estate	17	15	(1)	– 8,7
Groupe RATP (b)	2 966	2 746	(220)	– 7,9
Contribution des filiales (b – a)	640	590	(49)	– 8,5
Contribution des filiales en %	21,6 %	21,5 %		

Le chiffre d'affaires du Groupe est en baisse de – 220 millions d'euros (soit – 7,4 % et – 7,5 % hors effet de conversion).

L'impact de la crise sanitaire est estimé à – 224 millions d'euros au niveau du Groupe (– 134 millions d'euros au niveau de l'Epic et – 91 millions d'euros au niveau des filiales). La perte de recettes liée à la grève de janvier et à l'effet rémanent sur février représente – 69 millions d'euros.

Epic

Le chiffre d'affaires de l'Epic est en baisse de – 170 millions d'euros.

La grève de janvier impacte le chiffre d'affaires pour – 69 millions d'euros. Cet impact provient principalement de la perte de recettes

directes (– 46 millions d'euros), les réfections pour non-production (– 23 millions d'euros), la baisse des recettes annexes (– 8 millions d'euros) et la reprise sur les remboursements voyageurs provisionnés en 2019 (+ 10 millions d'euros).

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

L'indice d'actualisation de la rémunération de l'Epic RATP (indice du contrat Île-de-France Mobilités) est prévu à + 0,5 %, ce qui génère + 12 millions d'euros.



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

Filiales

Le chiffre d'affaires des filiales baisse de – 49 millions d'euros. L'effet Covid représentant – 91 millions d'euros se décompose par :

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

Par ailleurs, on relève une progression de l'activité de RATP Dev hors Covid de + 40 millions d'euros. Cette croissance résulte principalement :

- du gain de plusieurs contrats en France au second semestre 2019 : Brest, Saint-Malo, Angers et Creil ;
- de la montée en puissance de la pré-exploitation du métro de Riyad ;
- de la perte d'Austin aux États-Unis ;
- de la cession de l'activité de Selwyns au Royaume-Uni.

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

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

2.2 Résultat opérationnel (EBIT)

En millions d'euros	30/06/2019	30/06/2020	Variation
TRANSPORT	242	53	(189)
RATP (a)	239	110	(128)
RATP Développement, RATP Coopération et RATP Smart Systems	3	(57)	(60)
INGÉNIERIE (GROUPE SYSTRA)	(1)	(3)	(2)
VALORISATION DES ESPACES	5	6	1
Groupe RATP (b)	247	57	(190)
Contribution des filiales (b – a)	8	(54)	(62)

Dont le résultat des sociétés mises en équivalence.

Le résultat opérationnel (EBIT) présente une baisse de – 190 millions d'euros par rapport à juin 2019, décomposée comme suit : – 128 millions d'euros sur l'Epic RATP et – 62 millions d'euros sur les filiales.

Epic

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

Les frais de personnel représentent 71 % des charges de fonctionnement de l'Epic. Ils s'élèvent au 1er semestre 2020 à 1 340 millions d'euros, en baisse de – 58 millions d'euros, soit – 4,1 %. Cette évolution est principalement liée aux impacts Covid (indemnisation à recevoir de l'État de + 24 millions d'euros au titre du chômage partiel et hausse de l'absentéisme maladie de + 36 millions d'euros) et grève.

Les dépenses d'énergie sont en baisse de – 26 millions d'euros, du fait de la crise du Covid et de la grève de janvier.

Filiales

L'EBIT des filiales se dégrade de – 62 millions d'euros, pour s'établir à – 54 millions d'euros, principalement sous l'effet de la crise sanitaire et économique :

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

2.3 Résultat net consolidé part du Groupe (RNPG)

En millions d'euros	30/06/2019	30/06/2020	Variation
TRANSPORT	123	(90)	(213)
RATP (a)	139	(20)	(159)
RATP Développement, RATP Coopération et RATP Smart Systems	(17)	(70)	(53)
INGÉNIERIE (GROUPE SYSTRA)	(1)	(3)	(2)
VALORISATION DES ESPACES	4	5	2
Groupe RATP (b)	126	(88)	(213)
Contribution des filiales (b – a)	(14)	(68)	(54)

Le résultat net consolidé part du Groupe (RNPG) s'établit à – 88 millions d'euros à fin juin 2020, contre 126 millions d'euros en 2019, soit une baisse de – 213 millions d'euros :

- sur l'Epic RATP, le RNPG atteint – 20 millions d'euros à fin juin 2020, contre 139 millions d'euros fin juin 2019, soit une baisse de – 159 millions d'euros ;

- sur les filiales, le RNPG est de – 68 millions d'euros à fin juin 2020, soit une baisse de – 54 millions d'euros. Cette évolution est portée pour – 53,5 millions d'euros par le pôle transport, – 2 millions d'euros par l'ingénierie et + 1,5 million d'euros par la valorisation des espaces.

2.4 Capitaux propres consolidés

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

En millions d'euros	31/12/2019	30/06/2020	Variation
TRANSPORT	4 783	4 699	(84)
RATP (a)	4 761	4 754	(8)
RATP Développement, RATP Coopération et RATP Smart Systems	22	(55)	(77)
INGÉNIERIE (GROUPE SYSTRA)	21	14	(7)
VALORISATION DES ESPACES	31	32	1
Promo Métro	0	0	(0)
Télécommunications	27	31	4
Immobilier	3	0	(3)
Groupe RATP (b)	4 835	4 745	(90)
Contribution des filiales (b – a)	74	(8)	(82)

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

- Les capitaux propres de l'Epic RATP enregistrent – 20 millions d'euros de résultat et + 12 millions d'euros de reclassement dans les réserves, principalement liés à la valorisation des couvertures.

- Les capitaux propres des filiales enregistrent – 68 millions d'euros de résultat et – 14 millions d'euros de reclassement dans les réserves, principalement liés aux variations des cours de change sur le semestre.



2.5 Les investissements

Les investissements du groupe RATP s'élèvent à 746 millions d'euros (hors acquisitions).

La part portée par l'Epic RATP dans le cadre du plan quinquennal d'investissement (PQI) avec Île-de-France Mobilités s'élève à 703 millions d'euros dont :

- 387 millions d'euros pour moderniser le réseau et entretenir les infrastructures ;
- 256 millions d'euros pour prolonger les lignes de métro et de tramway ;
- 60 millions d'euros pour moderniser les espaces et l'information voyageurs.

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

- un poids marqué des investissements dédiés aux systèmes de transport (81 millions d'euros dont 27 millions d'euros consacrés à l'automatisation de la ligne 4 « projet OPAL 4 ») et aux infrastructures de transport (68 millions d'euros). Ces deux enveloppes incluent des opérations liées par exemple à la modernisation des lignes (18 millions d'euros dédiés aux lignes 6-9-13) et des travaux de génie civil et d'équipement des voies (29 millions d'euros) ;
- une progression des dépenses dédiées à la politique immobilière (61 millions d'euros, majoritairement consacrés à l'adaptation des ateliers et centres bus) et aux systèmes d'information (56 millions d'euros) ;

- une progression des contributions pour le matériel roulant (121 millions d'euros). Ces dépenses incluent 71 millions d'euros dédiés au matériel roulant bus et 50 millions d'euros consacrés au matériel roulant ferroviaire (programme MF19 et rénovations MI2N/MI79 principalement).

En matière de prolongement des lignes de métro et de tramway (256 millions d'euros), on peut relever :

- 191 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 (74 millions d'euros) et la poursuite des travaux de prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen (68 millions d'euros) qui représentent à elles seules 74 % des dépenses (142 millions d'euros) ;
- 65 millions d'euros d'investissements pour les matériels roulants liés aux opérations d'accroissement de capacité de transport, portés majoritairement par les programmes d'acquisition des MP14 ligne 14 (47 millions d'euros), ainsi le T3 Porte Dauphine (13 millions d'euros).

En matière de modernisation des espaces et de l'information voyageurs, les dépenses sont stables par rapport à 2019. Elles sont portées notamment par une forte dynamique des projets d'aménagement des espaces voyageurs, comme les sites de Auber, Vincennes ou encore Charles-de-Gaulle Étoile (14 millions d'euros pour ces projets à fin juin 2020).

2.6 Endettement net consolidé

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

En millions d'euros	31/12/2019	30/06/2020	Variation
Endettement net transport	5 220	5 807	587
Endettement net social	5 135	5 658	523
Metrolab	(1)	(0)	
Crédit-bail RATP et divers			0
Impact IAS 39	(39)	(36)	3
Endettement net Epic RATP	5 095	5 622	527
Endettement net des filiales du transport	125	186	60
Endettement net ingénierie	0	0	0
Endettement net valorisation des espaces	(39)	(47)	(8)
ENDETTEMENT NET CONSOLIDÉ GROUPE RATP	5 182	5 761	579
Endettement net des filiales	87	139	52

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

Cette variation significative à la hausse est la conséquence directe des impacts de la crise sanitaire. Elle s'explique par une CAF dégradée (+ 409 millions d'euros, soit – 160 millions d'euros par rapport à juin 2019) ainsi que par une tendance défavorable des BFR exploitation et investissement. L'évolution du BFR d'exploitation s'explique

principalement par les impacts de la crise sanitaire (+ 373 millions d'euros) notamment la hausse de la créance sur Île-de-France Mobilités au titre du partage du risque sur les recettes (+ 317 millions d'euros), qui doit être réglée contractuellement en fin d'année. La hausse du BFR d'investissement (+ 165 millions d'euros) provient principalement de la dette fournisseurs sur les immobilisations, qui enregistre une baisse saisonnière de + 164 millions d'euros résorbable en fin d'année.

Sur RATP Dev, la CAF (19 millions d'euros y compris 6 millions d'euros d'impact IFRS) permet quasiment d'autofinancer les investissements (+ 20 millions d'euros), mais la dette varie de + 32 millions d'euros du fait d'un effet BFR défavorable (hausse des créances échues

sur les contrats algériens, conditions de sortie difficiles du contrat Austin aux États-Unis).

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

- programme *Euro medium term note* (EMTN) d'un montant maximum de 6 milliards d'euros ;
- programme de Neu CP (ex-billets de Trésorerie) d'un montant maximum de 3 milliards d'euros.

Pour faire face à la fermeture du marché des Neu CP consécutive à la crise du Covid-19, la RATP a également mis en place au début du mois de mai 800 millions d'euros de revolving *credit facility* (RCF), dont 300 millions d'euros ont été tirés sur une durée de douze mois.

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

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

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

Ainsi sur le premier semestre 2019, la RATP a lancé avec succès une seconde émission de *green bonds* de 500 millions d'euros d'une maturité de dix ans. Cette opération, qui a connu une réussite remarquable, avec un taux de souscription élevé (> 5 fois), s'inscrit pleinement dans le cadre de la démarche RSE du groupe RATP et illustre sa détermination à relever les défis de la transition écologique et du changement climatique. Cette transaction amplifie le mouvement de diversification de la base d'investisseurs de la RATP, avec près de 60 % du placement réalisé à l'étranger. Au premier semestre 2020, la RATP a profité de bonnes opportunités pour réaliser 480 millions d'euros de placements privés (PP) à trente ans sur des taux légèrement inférieurs à 1 %. C'est la première fois que la RATP émet sur des maturités aussi longues. Cela lui permet de sécuriser le financement de ses actifs longs et d'améliorer sa gestion actif-passif.

États financiers consolidés semestriels au 30 juin 2020

État du résultat global **p. 19**

Bilan consolidé **p. 21**

Tableau des flux de trésorerie consolidés **p. 22**

Tableau de variation des capitaux propres **p. 23**

Notes annexes **p. 24**



État du résultat global

Les états financiers sont présentés en millions d'euros.

1 — Compte de résultat

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



2 — Autres éléments du résultat global

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

Bilan consolidé

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



Tableau des flux de trésorerie consolidés

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

Tableau de variation des capitaux propres

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



Notes annexes

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

La société mère, la Régie autonome des transports parisiens (RATP), est un Epic créé par la loi du 21 mars 1948, doté d'une personnalité juridique à laquelle la loi confère le statut de personne morale de droit public et immatriculée au RCS de Paris. Son siège social est situé au 54, quai de la Rapée, 75012 Paris.

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

La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 (LOM) instaure une régulation des activités de gestion d'infrastructures et de sûreté de la RATP par l'autorité de régulation des transports (ART). Les modalités de cette régulation devraient être précisées par décret en 2020.

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

La RATP intervient également, par le biais de ses filiales, dans la conception et l'exploitation de réseaux de transports publics sur tout le territoire national et à l'étranger.

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

Les comptes consolidés du Groupe au 30 juin 2020 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 31 juillet 2020.

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

Pandémie Covid-19

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

Le résultat net part du Groupe est de – 88 millions d'euros au 30 juin 2020, en retrait de 214 millions d'euros par rapport à 2019.

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

- des baisses de charges salariales, de matières et d'énergie principalement ;
- des surcoûts liés à la continuité de l'activité (mesures exceptionnelles de nettoyage et de désinfection, fourniture d'équipements de

protection pour les agents et les clients : masques, visières, gel hydroalcoolique...);

- la baisse des recettes voyageurs, des financements de certaines autorités organisatrices et des recettes annexes liées au transport.

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

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

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

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

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

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

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

Île-de-France Mobilités a par ailleurs, dans le contexte particulier de la crise sanitaire, sollicité une aide financière particulière de l'État pour compenser l'intégralité de ses pertes de versement mobilité et de recettes voyageurs.

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

1 — Principales règles et méthodes comptables du Groupe

Saisonnalité de l'activité

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

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

1.1 Préparation des états financiers

En application du règlement européen 1606/2002 du 19 juillet 2002 sur les normes internationales, les états financiers consolidés du groupe RATP sont établis au 30 juin 2020 conformément aux normes IFRS telles qu'adoptées par l'Union européenne.

Ce référentiel est disponible sur le site de la Commission européenne à l'adresse suivante : https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/company-reporting-and-auditing/company-reporting_en.

Les comptes consolidés au 30 juin 2020 ont été établis conformément à la norme IAS 34 relative à l'information financière intermédiaire. S'agissant de comptes résumés au 30 juin, ils ne comportent pas l'intégralité des informations à fournir pour l'établissement de comptes consolidés IFRS complets et doivent être lus conjointement avec les comptes consolidés du 31 décembre 2019 établis en normes IFRS.

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

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

1.2 Principes comptables et référentiel appliqués

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

1.3 Estimations et jugements

Pour établir les états financiers semestriels du groupe, la direction doit procéder à des estimations dans la mesure où certains éléments inclus dans ces états financiers ne peuvent être précisément évalués. La direction est amenée à réviser ces estimations en cas de changement des circonstances sur lesquelles elles étaient fondées ou par suite de nouvelles informations ou d'un surcroît d'expérience. En conséquence, les réalisations pourraient s'écarter sensiblement des estimations retenues au 30 juin 2020.

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 2019.



Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

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

1.4 Méthodes d'évaluation spécifiques aux arrêts intermédiaires

1.4.1 Contributions d'Île-de-France Mobilités

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

- une contribution d'exploitation « C1 » relative aux charges d'exploitation destinée à couvrir les obligations de service public. Cette contribution se décompose en trois éléments :
 - une contribution forfaitaire « C11 » couvrant les charges d'exploitation de l'opérateur de transport et du gestionnaire d'infrastructure non couvertes par les recettes « voyageurs » ;
 - une contribution « C12 » couvrant à l'euro/l'euro certains impôts et taxes ;
 - et une contribution « C13 » couvrant l'écart entre les recettes directes prévisionnelles indexées selon les modalités prévues pour la contribution forfaitaire « C11 » et le montant des recettes directes prévisionnelles actualisées des décisions tarifaires d'Île-de-France Mobilités ;
- une contribution « C2 » liée au financement des investissements. Dans le cadre de l'application d'IFRIC 12 sur les accords de concession de services, cette contribution « C2 » relative aux biens de retour et aux biens de reprise est analysée comme l'amortissement et la rémunération des actifs financiers constatés au titre de ces biens (voir note 3.10) ;
- un bonus ou malus relatif aux indicateurs de qualité du service ;
- un mécanisme d'intéressement avec partage des risques et des gains entre la RATP et Île-de-France Mobilités fondé sur les recettes directes réalisées par comparaison avec l'objectif prévu au contrat ;
- et une contribution « C4 » spécifique au financement de l'acquisition du matériel roulant des tramways T3, T5, T6, T7 et T8 (remboursement à l'euro/l'euro des redevances de crédit-bail). Dans le cadre de l'application d'IFRIC 12 sur les accords de concession de services, cette contribution « C4 » est analysée comme l'amortissement et la rémunération des actifs financiers constatés au titre de ces biens (voir Note 3.10).

Ces produits du transport sont prévus par la convention pluriannuelle 2016-2020 conclue entre Île-de-France Mobilités et la RATP. Les contributions « C11 » et « C2 » sont revalorisées chaque année par l'application d'une formule d'indexation assise sur des indices tel que prévu au contrat avec Île-de-France Mobilités.

Ces contributions sont mensualisées de la façon suivante :

- « C11 » et « C13 » sont mensualisées de sorte que le montant global de ces contributions et des recettes directes voyageurs suive la saisonnalité de l'objectif de recettes directes voyageurs en volume ;
- « C12 » est mensualisée au même rythme que les charges d'impôts et taxes comptabilisées ;
- « C2 » est mensualisée linéairement par douzième à l'exception de la part de contribution « C2 » relative aux biens de retour et aux biens de reprise dont le traitement appliqué est décrit dans la note 3.10.

1.4.2 Bonus/Malus qualité de service du contrat avec Île-de-France Mobilités

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

Cet élément faisant référence à des objectifs annuels, son estimation définitive ne peut intervenir que pour un exercice complet. Le montant retenu au 30 juin est déterminé en fonction de l'estimation annuelle et des événements du semestre écoulé.

1.4.3 Intéressement du personnel

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

1.4.4 Avantages au personnel long terme et postérieurs à l'emploi

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

2 — Opérations sur le périmètre

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

La liste des sociétés intégrées au périmètre de consolidation figure à la note 3.24 de la présente annexe.

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

3.1 Produits des activités ordinaires

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

3.2 Charges de personnel

	30/06/2020	30/06/2019
Rémunérations	(1 103)	(1 205)
Charges sociales	(479)	(488)
Autres avantages à long terme		(2)
Avantages postérieurs à l'emploi	(25)	(18)
Intéressement des salariés	(24)	(28)
TOTAL CHARGES DE PERSONNEL	(1 631)	(1 741)

3.3 Autres charges d'exploitation

	30/06/2020	30/06/2019
Pertes sur créances clients	(1)	(1)
Résultat du régime de protection sociale	(36)	2
Charges diverses de gestion courante	23	(23)
TOTAL AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION	(13)	(23)

3.4 Autres produits et charges

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



3.5 Résultat financier

	30/06/2020	30/06/2019
Charges d'intérêts sur emprunts	(71)	(74)
Impact des intérêts courus sur les couvertures	(6)	(3)
Total coût de l'endettement brut	(77)	(76)
Produits sur trésorerie et équivalents de trésorerie	(1)	
TOTAL COÛT DE L'ENDETTEMENT NET	(78)	(76)
	30/06/2020	30/06/2019
Résultat de change lié aux éléments opérationnels	3	2
Charges de désactualisation avantages au personnel/écarts actuariels des avantages aux personnels long terme	(2)	(11)
Intérêts financiers sur les loyers	(3)	(3)
Autres charges ou produits financiers		4
TOTAL AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS	(1)	(9)
RÉSULTAT FINANCIER	(80)	(85)

3.6 Impôts sur le résultat

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

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

Intégration fiscale

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

Imposition différée

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

La charge d'impôt de l'Epic RATP sur les résultats est déterminée sur la base d'un taux d'impôt de 31,00 %. La charge d'impôt différé constatée pour l'Epic RATP est de – 61 millions d'euros et la créance d'impôt différé au 30 juin 2020 de l'Epic RATP s'établit à 464 millions d'euros.

3.7 Goodwill

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

3.8 Immobilisations incorporelles

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

	31/12/2019	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprises	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact actifs mis en concession	30/06/2020
Amortissements et dépréciations							
Droit au bail	(1)						(1)
Frais de recherche et développement	(1)	(4)				4	(1)
Concessions, brevets et droits similaires	(498)	(32)	3			1	(526)
Fonds commercial	(1)						(1)
Autres immobilisations incorporelles	(40)	(3)			1		(41)
Immobilisations incorporelles en concession	(40)					(4)	(44)
Total amortissements et dépréciations	(581)	(38)	3		2	1	(614)
Valeurs nettes	988	11				28	1 027



3.9 Immobilisations corporelles

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

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

Impacts financiers des normes IAS 17 et IFRS 16 dans les immobilisations corporelles

	31/12/2019	Nouveaux contrats 2019	Dotations	Sortie, reprise	Variation de périmètre, écarts de conversion	30/06/2020
Droits d'utilisation (IAS17 + IFRS 16)						
Terrains	3					3
Constructions	239	7	(20)	(3)		223
Installations techniques, matériels, outillage industriel	1					1
Matériels de transport	138	12	(18)		(11)	121
Autres immobilisations corporelles					1	1
TOTAL VALEURS NETTES	381	20	(38)	(3)	(10)	350

3.10 Contrats de concession

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

	30/06/2020	31/12/2019
Montant brut	3 529	3 549
Perte de valeur		
Actifs financiers en concession – non courants	3 529	3 549
Montant brut	251	288
Perte de valeur		
Actifs financiers en concession – courants	251	288

3.11 Dépréciation d'actifs

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

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

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

S'agissant de l'opérateur de transport, au-delà des effets immédiats de la crise sanitaire, ses possibles impacts à moyen-long terme (évolution des comportements des usagers, surcoûts d'exploitation durables, notamment sur le nettoyage) devront être pris en compte

dans les équilibres financiers des futurs contrats à conclure avec Île-de-France Mobilités.

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

Unités génératrices de trésorerie (UGT) de RATP DEV

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

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

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

3.12 Titres mis en équivalence et autres actifs financiers

3.12.1 Titres mis en équivalence

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



3.12.2 Autres actifs financiers

	30/06/2020	31/12/2019
Dépôts <i>lease</i> (part à plus d'un an)	19	18
Dépôts en juste valeur	92	77
Prêts comités interprofessionnels du logement (CIL)	21	21
Prêts et autres créances	21	28
Autres actifs financiers non courants bruts	152	144
Provisions sur autres actifs financiers		
Autres actifs financiers non courants nets	152	144
	30/06/2020	31/12/2019
Dividendes à recevoir	3	
Prêts comités interprofessionnels du logement (CIL)	6	6
Dépôts <i>lease</i> (part à moins d'un an)	7	12
Autres prêts, dépôts et cautionnements		1
Cash collatéral lié aux opérations de <i>lease</i>	59	68
Autres placements – courant	21	62
Autres actifs financiers courants bruts	96	149
Provisions sur autres actifs financiers		
Autres actifs financiers courants nets	96	149

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

3.13 Créances d'exploitation

	30/06/2020	31/12/2019
Créances clients brutes	532	435
Dépréciation des créances clients	(9)	(9)
Créances clients nettes	523	426
Paiements d'avances	23	12
Charges constatées d'avance	37	31
Créances sur l'État et autres collectivités	619	335
Subventions d'investissement à recevoir	117	107
Créances diverses	504	473
Créances d'impôt sur le résultat	15	15
Dépréciation des autres débiteurs	(6)	(6)
Autres débiteurs	1 308	967
TOTAL CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS	1 831	1 393
	30/06/2020	31/12/2019
DÉPRÉCIATION DES CRÉANCES CLIENTS EN DÉBUT D'EXERCICE	(9)	(9)
Dotations de l'exercice		(2)
Reclassement		1
Reprises de l'exercice utilisées		1
DÉPRÉCIATION DES CRÉANCES CLIENTS EN FIN D'EXERCICE	(9)	(9)

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

3.14 Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

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

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

3.15 Avantages au personnel

Les avantages au personnel comprennent les avantages postérieurs à l'emploi et les autres avantages à long terme.

	30/06/2020	31/12/2019
Indemnités de départ à la retraite	357	353
Allocations décès des retraités	43	43
Indemnités décès des actifs	22	22
Cessation anticipée d'activité	2	2
Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités	388	381
Retraites filiales étrangères	3	3
Total avantages postérieurs à l'emploi	814	804
Cessation progressive d'activité		
Médailles du travail	34	34
Maladies longue durée	2	2
Chômage	9	9
Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des actifs	25	25
Autres avantages long terme		1
Total avantages à long terme	70	71
TOTAL	884	875

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

3.16 Autres provisions

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



3.17 Instruments financiers dérivés

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

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

3.18 Dettes financières

3.18.1 Détail des dettes financières

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

Dans le cadre de son programme EMTN, la RATP a émis le 13 mars 2020, 300 millions d'euros sur une durée de trente ans, au taux de 0,94 %. Cette souche a été abondée le 24 avril 2020 pour un montant de 30 millions d'euros. Le 21 avril 2020, la RATP a émis 150 millions d'euros sur une durée de trente ans, au taux de 1,07 %.

3.18.2 Calcul de l'endettement net

Le Groupe définit communément sa dette comme le total des encours de dettes financières sous déduction d'une part des intérêts courus non échus, de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des actifs

financiers relatifs aux opérations de *lease* (dépôts, cautionnements et cash collatéral) et de la juste valeur des instruments dérivés de couverture de change sur les emprunts obligataires et les dépôts de *lease*.

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

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

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

3.18.3 Variations des passifs liés aux activités de financement

	31/12/2019	Flux de financement	Flux d'exploitation	Variation des comptes de trésorerie du TFT	Effet de change	Reclassement courant/ non courant	Autres	30/06/2020
Dettes financières – non courant	5 282	487	10		(9)	5	(4)	5 771
Dettes financières – courant	1 731	1 363	14	(19)		(5)		3 084
TOTAL DETTES FINANCIÈRES	7 013	1 850	24	(19)	(9)		(4)	8 855

3.19 Dettes d'exploitation

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

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



3.20 Évaluation à la juste valeur des instruments financiers

3.20.1 Classification hiérarchique de la juste valeur des instruments financiers

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

- niveau 1 : juste valeur obtenue à partir des prix cotés sur un marché actif ;
- niveau 2 : juste valeur obtenue à partir d'un modèle de valorisation comportant des données de marché observables (principalement cotations de taux, cours de change et volatilité de taux) ;
- niveau 3 : juste valeur évaluée à partir d'un modèle de valorisation comportant des données non observables.

Prix cotés sur un marché actif (niveau 1)

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

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

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

Les actifs et passifs comptabilisés à la juste valeur et relevant du niveau 2 sont essentiellement les instruments financiers dérivés

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

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

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

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

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

30/06/2020	Valeur comptable au bilan	Niveau hiérarchique de juste valeur			
		Juste valeur	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Évaluation des actifs à la juste valeur					
Titres non consolidés	52	52			52
Instruments financiers dérivés	6	6		6	
Actifs financiers en concession	3 780	3 780		3 780	
Autres actifs financiers	248	258	80	178	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 852	2 852	966	1 887	
Actifs détenus en vue de la vente					
Évaluation des passifs à la juste valeur					
Dettes financières	8 855	9 499	6 066	3 433	
Instruments financiers dérivés	54	54		54	
31/12/2019					
31/12/2019	Valeur comptable au bilan	Niveau hiérarchique de juste valeur			
		Juste valeur	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Évaluation des actifs à la juste valeur					
Titres non consolidés	52	52			52
Instruments financiers dérivés	3	3		3	
Actifs financiers en concession	3 836	3 836		3 836	
Autres actifs financiers	293	302	130	172	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 544	1 544	121	1 423	
Actifs détenus en vue de la vente					
Évaluation des passifs à la juste valeur					
Dettes financières	7 013	7 856	5 780	2 077	
Instruments financiers dérivés	45	45		45	

3.20.2 Transferts de niveaux hiérarchiques de juste valeur

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

3.21 Engagements hors bilan

3.21.1 Actifs et passifs éventuels

Contrôle Urssaf

Au cours du premier semestre 2018, la RATP a fait l'objet d'un contrôle de l'Urssaf sur les années 2015 à 2017. Les principales divergences identifiées dans le cadre du contrôle concernent les modalités de

calcul de l'assiette des cotisations « allocations familiales » des agents sous statut de la RATP.

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

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

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

3.22 Transactions avec des parties liées

La RATP, en tant qu'Épic, 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

	30/06/2020	30/06/2019
Ressources du contrat Île-de-France Mobilités	1 454	1 062
Ressources des communes pour le maintien de dessertes déficitaires	5	9
Subventions d'investissements appelées sur l'exercice (État, Île-de-France Mobilités, Région Île de France, autres)	316	363
Créances sur l'État et les collectivités	357	379
Créances sur Île-de-France Mobilités (hors IFRIC 12)	529	57
Dettes envers l'État et les collectivités	130	126
Dettes envers Île-de-France Mobilités	58	62
Dettes envers Île-de-France Mobilités – versement transport	12	12
Produits constatés d'avance envers Île-de-France Mobilités	175	
Dettes financières envers la Région Île-de-France	169	187

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

3.23 Informations sectorielles

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

- Le secteur « gestionnaire d'infrastructure » (GI), regroupant l'activité de gestionnaire de l'infrastructure des réseaux de métro et de RER (dans la limite des compétences reconnues à SNCF Réseau) en Île-de-France (loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires) et l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris (loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris);
- Le secteur « opérateur de transport » (OT), correspondant aux activités d'exploitation de services de transport de voyageurs du groupe exercées par la RATP en Île-de-France, et par ses filiales en France et à l'étranger. Les fonctions support de la maison mère sont intégrées dans le périmètre de cette activité, y compris pour

le support apporté au gestionnaire d'infrastructure qui fait, par conséquent, l'objet de conventions de cessions internes.

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

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

Pour l'établissement des informations sectorielles, le principe directeur est celui de l'affectation directe des différents postes ou flux. Lorsque cela n'est pas possible, au motif que ces postes ou



flux seraient gérés par l'une ou l'autre des deux activités et à ce titre lui seraient comptablement imputés à l'origine, des conventions de cessions internes entre les deux établissements ont été mises en place conformément à l'usage refacturable à l'autre activité. De telles conventions cadrent notamment le périmètre de la cession, les principes de sa valorisation et de sa facturation.

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

3.23.1 Informations par secteurs opérationnels relatives au compte de résultat

Au 30 juin 2020	Gestionnaire d'infrastructure	Transport	Éliminations	Total
Chiffre d'affaires externe	28	2 718		2 746
Chiffre d'affaires intersecteur	486	117	(603)	
Chiffre d'affaires	514	2 835	(603)	2 746
Excédent brut d'exploitation	251	70		322
Résultat opérationnel	122	(65)		57
Dotations aux amortissements	(136)	(114)		(249)

Au 30 juin 2019	Gestionnaire d'infrastructure	Transport	Éliminations	Total
Chiffre d'affaires externe		2 966		2 966
Chiffre d'affaires intersecteur	457	168	(625)	
Chiffre d'affaires	457	3 134	(625)	2 966
Excédent brut d'exploitation	256	223		479
Résultat opérationnel	136	111		247
Dotations aux amortissements	(121)	(106)		(226)

3.23.2 Informations par secteurs opérationnels relatives au bilan

Au 30 juin 2020	Gestionnaire d'infrastructure	Transport	Total
Immobilisations incorporelles et corporelles nettes	6 355	1 558	7 913
Subventions d'investissement	2 611	5 091	7 702
Investissements corporels et incorporels	254	398	653
Acquisition de biens mis en concession		102	102
Total Actif	6 784	11 313	18 097

Au 31 décembre 2019	Gestionnaire d'infrastructure	Transport	Total
Immobilisations incorporelles et corporelles nettes	6 107	1 725	7 832
Subventions d'investissement	2 586	4 922	7 508
Investissements corporels et incorporels	678	949	1 627
Acquisition de biens mis en concession		210	210
Total Actif	6 586	9 849	16 435

3.24 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	
Assetco Toscana SRL	Italie	100,00	100,00	IG	
Aventour	France	100,00	100,00	IG	
Bath Bus Company	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Bombela Operating Company	Afrique du Sud	63,42	63,42	IG	
Cambrésis Bus	France	96,17	96,17	IG	
CAMCO	Arabie saoudite	80,00	80,00	IG	
Cars Dunois	France	100,00	100,00	IG	
Cars Perrier	France	100,00	100,00	IG	
Casa Tram	Maroc	100,00	100,00	IG	
Céobus	France	100,00	100,00	IG	
Champagne Mobilités	France	100,00	100,00	IG	
Chemin De Fer Cambrésis	France	96,17	96,17	IG	
Cité Bleue	France	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
Citio	France	92,00	92,00	IG	
Compagnie francilienne de transport et de la mobilité	France	100,00	100,00	IG	
CSR	France	100,00	100,00	IG	
CTB	France	100,00	100,00	IG	
CTCM	France	100,00	100,00	IG	
CTGMVA	France	100,00	100,00	IG	
CTLB	France	100,00	100,00	IG	
CTPC	France	100,00	100,00	IG	
CTPL	France	90,00	90,00	IG	
CTVH	France	100,00	100,00	IG	
CTVMI	France	100,00	100,00	IG	
CTY	France	100,00	100,00	IG	
DL Entreprises	France	100,00	100,00	IG	
Dunois Voyages	France	100,00	100,00	IG	
El Djazair	Algérie	100,00	100,00	IG	
EM Services	France	90,00	90,00	IG	
EMS Rennes	France	90,00	90,00	IG	
FlexCité	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité 49	France	100,00	100,00	IG	
FlexCité 77	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité 91	France	85,60	85,60	IG	



Pôle Transport	Pays	% de contrôle	% d'intérêt	Méthode	Commentaires
FlexCité 93	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité 94	France	97,00	97,00	IG	
FlexCité 95	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité TAD	France	100,00	100,00	IG	
Gem'Bus	France	100,00	100,00	IG	
Gest SpA	Italie	100,00	100,00	IG	
Hello Paris	France	50,00	50,00	MEE	
Hello Paris Participation	France	50,00	50,00	MEE	
Hello Paris Services	France	50,00	50,00	MEE	
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	
HR Richmond Ltd	Angleterre	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	
Metrolab	France	50,00	50,00	Autre	Activité conjointe. Intégrée en quote-part ligne à ligne
Metrolink	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	
Navocap	France	100,00	100,00	IG	
Odulus	France	35,00	35,00	MEE	
OrlyVal Service (OVS)	France	99,00	99,00	IG	
PEM Mantes	France	100,00	100,00	IG	
Public Transportation Company	Arabie saoudite	20,00	20,00	MEE	
RATP Capital Innovation	France	100,00	100,00	IG	
RATP Coopération	France	100,00	100,00	IG	
RATP Développement	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Angers	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Asia Pacific PTE Ltd	Singapour	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Brest	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Canada	Canada	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Creil	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev France Investissement	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev France Services	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Italia	Italie	100,00	100,00	IG	

Pôle Transport	Pays	% de contrôle	% d'intérêt	Méthode	Commentaires
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 Development Mobility Cairo	Égypte	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Quimperlé Communauté	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Rails	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Saint-Malo	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Saudi Arabia	Arabie saoudite	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Suisse	Suisse	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Suisse TP	Suisse	100,00	100,00	IG	
RATP Dev UK	Angleterre	100,00	100,00	IG	
RATP Dev USA Inc. (ex-McDonald Transit Associates)	États-Unis	94,29	94,29	IG	
RATP Dev USA LLC	États-Unis	100,00	100,00	IG	
RATP Do Brazil	Brésil	100,00	100,00	IG	
RATP Maintenance Services (ex-Matem)	France	100,00	100,00	IG	
RATP Paris Région	France	100,00	100,00	IG	
RATP Participations	France	100,00	100,00	IG	
RATP Smart Systems	France	100,00	100,00	IG	
RDGS	Angleterre	100,00	100,00	IG	
RDMT – DC	États-Unis	98,86	98,86	IG	
RDMT – Tucson	États-Unis	98,86	98,86	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	-
RDTI (ex-VTR India)	Inde	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
RKH Qitarat LLC (ex-Qatar Metro)	Qatar	32,50	32,50	MEE	
RMS	États-Unis	100,00	100,00	IG	
RRS	États-Unis	100,00	100,00	IG	
SCI Foncière RD	France	100,00	100,00	IG	
SCI Sofitim	France	50,00	50,00	IG	
Setim	France	86,75	86,75	IG	
Setim Mexico	Mexique	86,88	86,88	IG	
Setram	Algérie	49,00	49,00	IG	
Slide	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Société des lignes touristiques	France	100,00	100,00	IG	
Société des transports interurbains Centre	France	100,00	100,00	IG	
Société des transports urbains de Bourges	France	100,00	100,00	IG	
Société des transports urbains Vierzon	France	100,00	100,00	IG	
Société d'exploitation des lignes touristiques	France	100,00	100,00	IG	
Saint-Quentin-en-Yvelines Bus	France	89,52	89,52	IG	
STD de la Marne	France	100,00	100,00	IG	
STILE	France	100,00	100,00	IG	
STIVIMMO	France	50,00	50,00	MEE	Coentreprise



Pôle Transport	Pays	% de contrôle	% d'intérêt	Méthode	Commentaires
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	14,53	14,53	MEE	
TVM	France	100,00	100,00	IG	
Veolia Transport RATP Asia	France	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
Vienne Mobilités	France	90,00	90,00	IG	
Voyages Dupas Lebeda	France	100,00	100,00	IG	
Voyages Taquet	France	100,00	100,00	IG	
VTR China	Chine	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
VTR Consulting	Chine	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
Wizway Solution	France	25,00	25,00	MEE	
Pôle Ingénierie					
Groupe Systra	France	43,40	43,40	MEE	
Pôle Valorisation des espaces					
RATP Connect	France	100,00	100,00	IG	
RATP Real Estate	France	100,00	100,00	IG	
RATP Travel Retail	France	100,00	100,00	IG	
SADM	France	100,00	100,00	IG	
SEDP2	France	100,00	100,00	IG	
Telcité NAO	France	100,00	100,00	IG	

3.25 Événements postérieurs à la clôture

Néant.

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

Période du 1^{er} janvier au 30 juin 2020 p. 44



Mesdames, Messieurs,

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^{er} janvier 2020 au 30 juin 2020, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

Ces comptes semestriels consolidés résumés ont été établis sous la responsabilité du conseil d'administration le 31 juillet 2020 sur la base des éléments disponibles à cette date dans un contexte évolutif de crise liée au Covid-19 et de difficultés à appréhender ses incidences et les perspectives d'avenir. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d'exprimer notre conclusion sur ces comptes.

I – Conclusion sur les comptes

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

Sur la base de notre examen limité, nous n'avons pas relevé d'anomalies significatives de nature à remettre en cause la

conformité des comptes semestriels consolidés résumés avec la norme IAS 34 – norme du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne relative à l'information financière intermédiaire.

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

II – Vérification spécifique

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

Les commissaires aux comptes

Paris-la Défense,
le 31 juillet 2020

KPMG Audit
Département de KPMG SA

Stéphanie Millet
Associée

Courbevoie,
le 31 juillet 2020

Mazars

Erwan Can
Associé

GROUPE RATP
54, quai de la Rapée
75599 Paris Cedex 12 · France
ratpgroup.com

