

# RAPPORT FINANCIER SEMESTRIEL 2019

Rapport de gestion — Comptes consolidés



**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 30 août 2019

La présidente-directrice générale  
**Catherine Guillouard**

Le directeur financier  
**Jean-Yves Leclercq**

## Sommaire



### Rapport de gestion

au 30 juin 2019 4



### États financiers consolidés semestriels

au 30 juin 2019 16



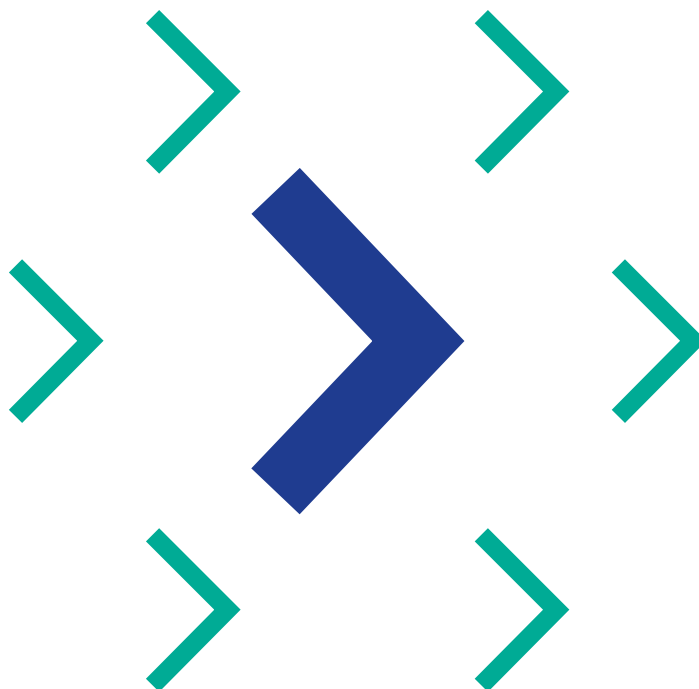
### Rapport des commissaires aux comptes

sur l'information financière  
semestrielle 2019 42

# Rapport de gestion au 30 juin 2019

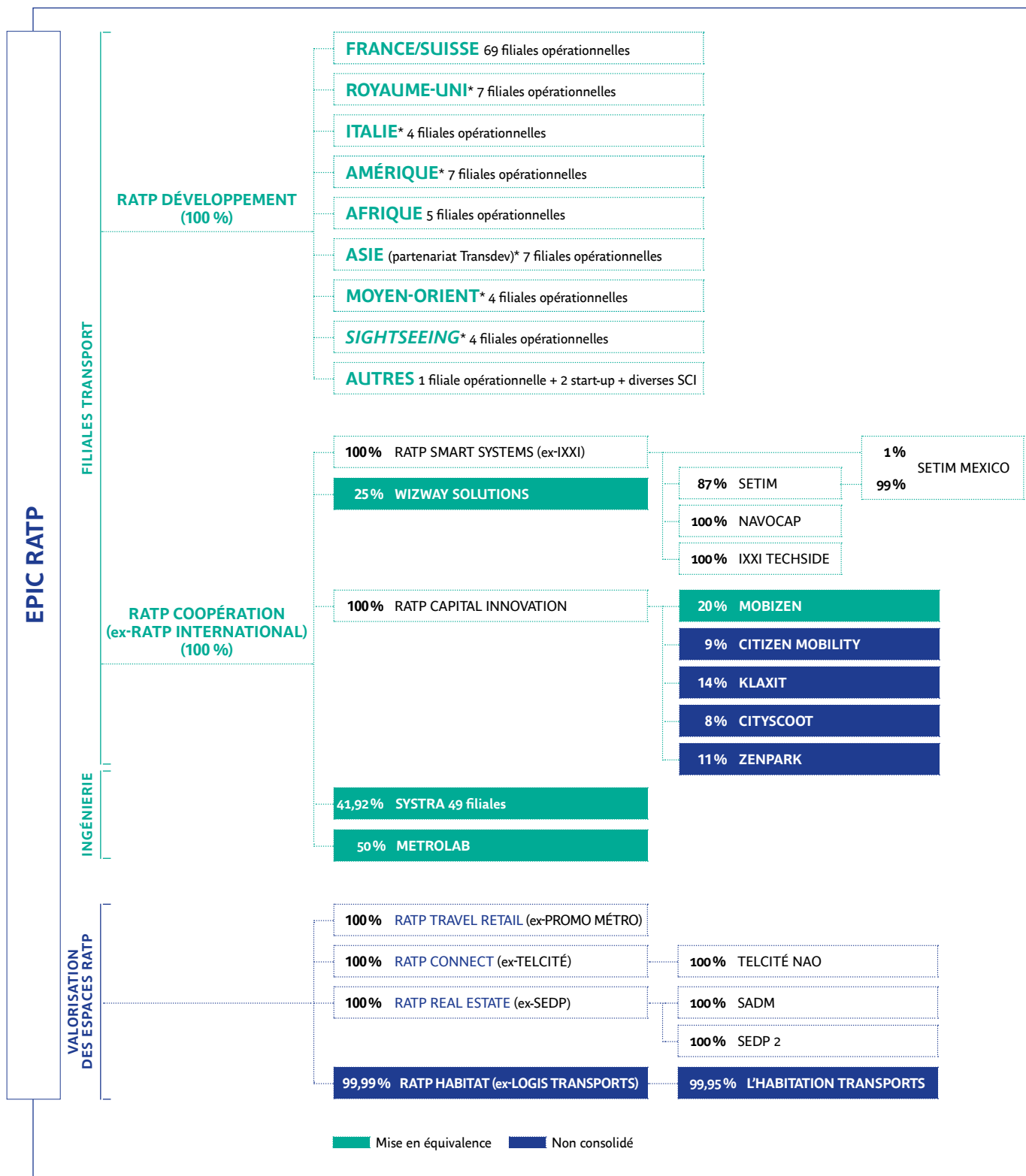
Organigramme p. 5

Résultats financiers p. 6



# Organigramme du groupe RATP

30 juin 2019



\* 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 3.25 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 Guillouard**  
Présidente-directrice générale du groupe RATP

Si le Groupe s'est affirmé comme un expert de la mobilité en France comme à l'international, il a su également développer, 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. Il lui fallait donc une marque forte pour exprimer l'ensemble de ses savoir-faire et incarner sa mission, celle de transformer durablement

la ville et la vie de ses habitants. En 2018 a été déployée la nouvelle stratégie de marque « RATP Group », qui devient le pivot et l'ombrelle des différentes marques filiales, renommées à cette occasion. Autour de « RATP Group », la nouvelle architecture de marque donne à voir les différentes expertises du Groupe en uniformisant les marques filiales grâce à un système cohérent de nommage.

Ixxi

Promo Métro

RATP  
International

SEDP

Telcité



RATP  
SMART SYSTEMS



RATP  
TRAVEL RETAIL



RATP  
COOPERATION



RATP  
REAL ESTATE



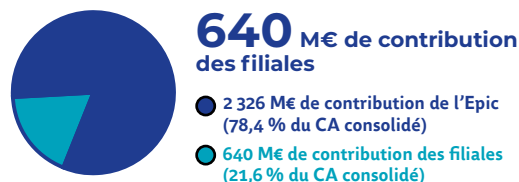
RATP  
CONNECT

# Résultats financiers

**2 966 M€ de chiffre d'affaires consolidé Groupe** (contre 2 787 M€ à fin juin 2018)



**242 M€ EBIT Groupe récurrent** (212 M€ à fin juin 2018)



**137 M€ Résultat net récurrent part du Groupe** (113 M€ à fin juin 2018)



**549 M€ Capacité d'autofinancement consolidée** (484 M€ à fin juin 2018)



## 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 transports (métro et RER). Les droits d'exploitation de lignes confiés à la RATP sont donc limités dans le temps, le renouvellement des lignes étant alors soumis à appels d'offres.

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

L'offre et la tarification de transport en Île-de-France 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 – Cerema, 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, dans le contrat, d'une part, à la couverture des amortissements et, d'autre part, à celle des frais financiers ;
- la contribution relative à certaines charges d'impôts et taxes répercutées à 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'investissement et, d'autre part, par la capacité d'autofinancement (CAF).

Le montant global des investissements affiche ainsi un effort global et record de 8,5 milliards d'euros sur cinq ans, dont 4,2 milliards d'euros sur fonds propres de la RATP, avec une clause annuelle de suivi des écarts 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 maximal 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 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 5 ans pour des renforts en propreté, en sécurité, sur des temps de parcours bus, et l'accompagnement sur le réseau Noctilien) ;

- de la normalisation fiscale de la RATP, en conformité avec le droit commun des Epic, notamment en matière d'impôt sur les sociétés.

## Les domaines de compétences des filiales

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

Le secteur fait appel d'une manière générale aux contributions publiques tant pour l'exploitation que pour les investissements. Le client (l'autorité organisatrice du réseau) exige généralement à ce titre, pour des raisons de gouvernance, la constitution de filiales ad hoc hébergeant le contrat. RATP Dev, qui abrite les activités de management et de gestion du portefeuille de contrats, détient ainsi 126 filiales réparties dans 12 pays parmi lesquels la France, le Royaume-Uni, l'Algérie ou encore les États-Unis, qui sont les plus importants en termes de contribution au chiffre d'affaires.

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

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

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

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



**RATP Real Estate** (ex-SEDP) est la filiale de gestion et ingénierie immobilières du groupe RATP. Elle accompagne ses clients dont le principal, la RATP, sur tous les projets immobiliers :

- la valorisation du patrimoine via les études et la mise en œuvre d'implantations ou de réhabilitations de sites et d'ensembles immobiliers tout en tenant compte des évolutions réglementaires et des perspectives conjoncturelles (schémas directeurs, plans pluriannuels);
- la maîtrise des coûts via les audits énergétiques, patrimoniaux, les missions de maîtrise d'œuvre (génie climatique, système de sécurité incendie);
- l'assistance à la maîtrise d'ouvrage, en particulier sur les programmes immobiliers complexes en zone dense et la transformation de bâtiments industriels;
- le *facility management* et l'assistance à maîtrise d'ouvrage sur les travaux de gros entretien;
- la gestion d'espaces événementiels.

**RATP Travel Retail** (ex-Promo Métro) est la filiale de commercialisation des espaces urbains et de leur gestion. Elle intervient principalement pour la conception, l'aménagement, la commercialisation et la gestion des espaces commerciaux des réseaux métro et RER de la RATP.

**RATP Connect** (ex-Telcité) 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 fibre. Telcité NAO est la filiale portant le contrat de déploiement du réseau 3G/4G, dont le déploiement doit s'achever fin 2019. À date, 301 stations sont couvertes, soit près de 80 % du réseau.

**Systra** est une participation détenue à 41,92 % par la RATP via sa filiale RATP Coopération. L'ensemble Systra constitue un groupe de conseil et d'ingénierie, leader mondial de la conception des infrastructures de transport présent dans plus de 80 pays par le biais de filiales, succursales ou de seuls contrats. Systra intervient sur les différentes phases des projets de transport : études amont et de conception, phases de construction, test et mise en service, exploitation et maintenance.

# 1 — Les principales évolutions en 2019

## 1.1 Pour le transport

### 1.1.1 La RATP

#### Évolutions du contrat Île-de-France Mobilités-RATP : avenants 2019

Les résultats à fin juin 2019 intègrent les avenants au contrat d'exploitation Île-de-France Mobilités-RATP 2016-2020 n°s 1 à 17 (hors renouvellement des voies et du ballast 2019), qui impactent la rémunération de la RATP à hauteur de +36 millions d'euros par rapport à fin juin 2018, soit +1,9%, dont :

- la restructuration du réseau de bus de Paris au 20 avril (frais de mise en service et accroissement de l'offre de référence);
- des accroissements d'offre, principalement sur le réseau de surface : bus (renfort d'offre banlieue et Noctilien, au titre des avenants 12, 13, 15, 16 et 17) et tramway (suite au prolongement du T1 et du T3b et à des renforts d'offre);
- les autres éléments ajustant la rémunération contractuelle sont le plan propreté, la brigade de cyno-détection, la création du Navigo Liberté, du Navigo Easy, du Canal Mobile et le recrutement de 65 « gilets orange » pour améliorer l'information et la gestion des flux voyageurs sur la ligne 13.

#### Orientation du trafic

En cumul à fin juin 2019, le trafic RATP sur le périmètre de l'Épic s'élève à 1 780,2 millions de voyages, soit +44,1 millions de voyages (+2,5%) par rapport au premier semestre 2018. Corrigée des effets calendaires, cette évolution s'élève à +2,4% et résulte :

- de la bonne santé de l'économie francilienne;
- du dynamisme du tourisme en Île-de-France;
- d'un contexte économique-politique favorable aux transports collectifs;
- d'un rattrapage de l'impact négatif des grèves SNCF sur le deuxième trimestre 2019;
- malgré un impact négatif des manifestations des « gilets jaunes » au premier trimestre.

La croissance du trafic est ainsi surtout portée par :

- les modes ferrés (+30,3 millions de voyages, soit +2,9%), qui bénéficient du rattrapage de la grève SNCF 2018 pour le RER, du dynamisme de la demande touristique et occasionnelle et, pour le métro des difficultés de circulation dans Paris;
- le tramway (+16,5 millions de voyages, soit +10,7%), qui bénéficie de renforts d'offre et de la montée en charge du prolongement du T3b.

En revanche, la fréquentation du bus diminue (-4,9 millions de voyages, soit -0,9%) du fait de la forte baisse du trafic des bus dans la capitale, en lien avec les difficultés de circulation (travaux de voirie et mouvements sociaux les week-ends).

### 1.1.2 Les autres évolutions en France

Le niveau d'activité des filiales du Groupe est en hausse par rapport à fin juin 2018 :

- RATP Dev a remporté de nouveaux contrats pour exploiter les réseaux d'Angers, de Brest, de Creil et de Saint-Malo, qui représentent un revenu annuel de plus de 120 millions d'euros en année pleine. L'exploitation de ces réseaux commencera au second semestre 2019;



- certains contrats n'ont pas été renouvelés sur la première partie de l'année : FlexCité 92, Moulins Mobilité et une activité interurbaine dans le Douaisis, qui représentent environ 18 millions d'euros de revenus annuels en année pleine ;
- l'environnement reste très concurrentiel sur l'activité touristique de *sightseeing* ;
- au premier semestre, RATP Smart Systems a remporté un contrat de SAE IV à Blois. RATP Smart Systems participe par ailleurs aux projets portés par l'usine digitale du groupe RATP et a engagé la conception d'une solution de chargement des titres pour les déposataires et les clients grands comptes. Par ailleurs, RATP Smart Systems a porté sa participation au sein de Setim à 86,75 % (contre 73,3 % en 2018) ;
- dans le portefeuille de RATP Capital Innovation, Klaxit a acquis la société iDVroom auprès de SNCF, consolidant sa position d'opérateur majeur dans le covoiturage de courte distance.

### 1.1.3 Les autres évolutions à l'international

- Aux États-Unis, RATP Dev bénéficie de l'effet en année pleine du gain du contrat de Washington DC Circulator et des opérations bus californiennes de Roadrunner. L'activité de navettes aéroportuaires de Roadrunner sera arrêtée au second semestre 2019.
- Au Royaume-Uni, les activités non régulées de Bournemouth ont été cédées.
- Au Qatar, en partenariat avec Keolis et Hamad Group, le groupe RATP a ouvert au public le 8 mai la première section du métro de Doha, la Red Line. L'ouverture des deux lignes prochaines est prévue sur le second semestre.
- En Algérie, les opérations montent encore en puissance avec le prolongement des réseaux exploités, comme le tramway de Constantine. Par ailleurs, un avenant est en cours de signature pour la prolongation d'une année du contrat du métro d'Alger. L'allongement des délais de paiement sur le pays est un point d'attention et fait l'objet de discussions suivies avec les différentes parties prenantes.
- En Égypte, des discussions sont en cours en vue de la conclusion d'un contrat d'exploitation de la ligne 3 du métro du Caire.
- En Italie, la Cour de justice européenne a rendu un jugement favorable à RATP Dev sur le recours Toscane. La région a ainsi annoncé l'adjudication définitive du contrat d'exploitation du réseau de bus de la Toscane au groupe RATP le 3 mai. Cette décision relance la mobilisation de la filiale Autolinee en attendant le jugement du Conseil d'État italien à la suite de l'avis européen, puis la signature du contrat. Le premier semestre a été marqué par l'ouverture de la ligne du tramway reliant l'aéroport de Florence et l'effet en année pleine de l'extension de la ligne 1. L'activité est également portée par le contrat Latium Cilia obtenu en 2018. Par ailleurs, dans le portefeuille de RATP Capital Innovation, Cityscoot, opérateur de scooters électriques en libre-service, a déployé son offre à Milan et à Rome.
- En Arabie saoudite, RATP Dev va prolonger la période de mobilisation sur le métro à la suite de la décision du client de décaler les ouvertures de la ligne 2 à fin 2020 et de la ligne 1 en avril 2021.
- Deux contrats de RATP Dev en Asie se sont achevés en juin 2019 : en Inde, le contrat d'exploitation de la ligne 1 du métro de Mumbai et, en Corée du Sud, le contrat d'exploitation de la ligne 9 du métro de Séoul.
- Au Mexique, le groupe RATP Smart Systems a inauguré le système de billettique de la première ligne de bus de Guadalajara.

## 1.2 Pour l'ingénierie

Systra a enregistré de nombreux succès commerciaux qui confirment sa trajectoire de commandes. À fin juin, les prises de

commandes s'établissent à 316 millions d'euros. À noter, parmi les principales signatures ce semestre :

- un nouveau contrat d'étude pour le développement du réseau ferroviaire (voyageurs et marchandises) avec Etihad Rail aux Émirats arabes unis ;
- le contrat de design pour la rénovation de l'infrastructure d'une ligne ferroviaire en Pologne ;
- le contrat de rénovation des ouvrages d'art aériens dans le cadre de la rénovation du métro de Chicago ;
- des prestations complémentaires concernant le contrat HS2 phase 1 ;
- le contrat de design pour Delhi-Meerut ;
- l'attribution de la maîtrise d'œuvre du lot central infrastructures de la troisième ligne du métro automatique de Toulouse ;
- la signature d'un nouvel avenant sur le contrat NYCT Culver.

Les comptes au 30 juin 2019 sont comparables à la performance de 2018. Systra anticipe sur le second semestre un ralentissement de son activité au Royaume-Uni, plusieurs projets importants liés à HS2 étant retardés, en lien avec le contexte du Brexit ou des recours de concurrents.

## 1.3 Pour la valorisation des espaces

L'ensemble **RATP Connect** présente un fort dynamisme sur Telcité NAO, expliqué par la montée en régime du contrat de couverture en 3G/4G des stations du métro et du RER (301 stations à fin juin).

Les principaux éléments du semestre de **RATP Real Estate** sont :

- le projet Vaugirard. Ce dernier 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 440 logements certifiés « Habitat et environnement ». Une structure multi-accueil dédiée à la petite enfance complétera ces nouvelles installations ;
- le programme Bus 2025 dans le cadre de la conduite de la transition énergétique de la flotte de bus, qui s'étend à 7 centres bus. En février a été effectuée la réception du centre bus de Lagny ;
- le gain avec Systra du marché de l'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 de bus existants et la création d'un troisième.

## 1.4 Impacts normatifs

La norme IFRS 16 est applicable à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019 pour l'ensemble du groupe RATP. Elle concerne tous les contrats de location de plus d'un an et de plus de 5 milliers d'euros.

Compte tenu de la complexité des travaux nécessaires pour l'application de cette norme, le groupe RATP a fait le choix – autorisé par la norme – d'utiliser la méthode rétrospective simplifiée, sans reconstitution du passé. Il n'a pas été établi de compte pro forma 2018.

Au global, la première application de cette norme au premier semestre 2019 :

1. majore l'EBITDA de +29 millions d'euros (dont +23 millions d'euros pour RATP Dev, +5 millions d'euros pour l'Epic et +1 million d'euros pour les autres filiales) ;
2. majore de +1 million d'euros l'EBIT ;
3. réduit de –2 millions d'euros le résultat net du Groupe ;
4. majore la CAF de +27 millions d'euros ;
5. majore l'actif et le passif financier de +321 millions d'euros.

## 2 — Les résultats consolidés de 2019

Les résultats consolidés reflètent une tendance favorable de l'activité et de la performance économique et financière du groupe RATP :

- le chiffre d'affaires de 2 966 millions d'euros affiche une croissance dynamique de +179 millions d'euros, soit +6,4 % par rapport à fin juin 2018 (hors effets de conversion des devises, la hausse atteint 6,1 %), il est réparti à 78,4 % sur l'Epic RATP et à 21,6 % sur les filiales ;
- le résultat opérationnel (EBIT), d'un montant de 247 millions d'euros, est en hausse de +34 millions d'euros par rapport à 2018, en phase avec l'augmentation de la performance opérationnelle (excédent brut d'exploitation – EBE en hausse de +39 millions d'euros hors impact IFRS 16), atténuée par un niveau d'amortissements en hausse, lié à la montée en puissance du programme d'investissement ;
- le résultat net part du Groupe, d'un montant de 126 millions d'euros, progresse de +12 millions d'euros par rapport à 2018. Cet écart intègre la variation positive de l'EBIT de +34 millions d'euros ainsi qu'une détérioration du résultat financier (6 millions d'euros) en lien principalement avec l'application de la norme IFRS 16, un impact important des évolutions fiscales (–9 millions d'euros) et le résultat net négatif de différentes cessions

d'activités (–8 millions d'euros, dont –6 millions d'euros pour la cession de Bournemouth) ;

- les capitaux propres augmentent de +28 millions d'euros par rapport à fin 2018 et atteignent 4 885 millions d'euros, en lien avec les résultats de la période, minorés des impacts comptables des mécanismes de couverture de flux de trésorerie et par l'impact des écarts actuariels sur les avantages aux personnels ;
- l'endettement financier net est en baisse de –60 millions d'euros par rapport à fin décembre 2018, à 5 128 millions d'euros, grâce au cash-flow libre positif (+97 millions d'euros dégagé au premier semestre).

Les investissements bruts (avant subventions) du Groupe s'élèvent à 712 millions d'euros et se maintiennent à un niveau élevé. Sur les 666 millions d'euros investis dans le cadre du contrat avec Île-de-France Mobilités, 52 % de l'enveloppe sont consacrés au programme d'entretien et de modernisation du réseau et des matériels roulants, 39 % ont été consacrés 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 Metrolab, coentreprise 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	30/06/2018	30/06/2019	Variation	En %
<b>TRANSPORT</b>	2 763	2 938	175	6
<b>RATP (a)</b>	<b>2 196</b>	<b>2 315</b>	<b>119</b>	<b>5</b>
RATP Développement, RATP Coopération et RATP Smart Systems	566	623	57	10
<b>VALORISATION DES ESPACES</b>	24	28	3	14
<b>RATP (a) : mandat de gestion RATP Travel Retail</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>2</b>
RATP Travel Retail, RATP Connect et RATP Real Estate	13	17	3	24
<b>Groupe RATP (b)</b>	<b>2 787</b>	<b>2 966</b>	<b>179</b>	<b>6</b>
<b>Contribution des filiales (b – a)</b>	<b>580</b>	<b>640</b>	<b>60</b>	<b>10</b>
<b>Contribution des filiales en %</b>	<b>21</b>	<b>22</b>		

Le chiffre d'affaires du Groupe est en hausse de **+179 millions d'euros** (soit +6,4 % et +6,1 % hors effet de conversion).

L'activité du Groupe est portée par le dynamisme des recettes voyageurs, la croissance de l'offre liée à la restructuration du réseau de bus de Paris, l'indexation contractuelle des contributions et le dynamisme de l'activité de RATP Dev (démarrage de l'exploitation des réseaux de transport de Brest et d'Angers, gain d'appels d'offres aux États-Unis, au Moyen-Orient et en Italie), légèrement minorée des effets de périmètre et de conversion des devises.

#### Epic RATP

La contribution de l'Epic RATP s'établit à 2 326 millions d'euros à fin juin 2019. Elle est en hausse de +5,4 % par rapport à fin juin 2018, soit +119 millions d'euros.

L'indice d'actualisation de la rémunération de l'Epic RATP (indice du contrat Île-de-France Mobilités) est prévu à **1,2 %** pour une inflation générale à 1,0 % fin juin 2018, soit +30 millions d'euros.

L'accroissement de la rémunération résultant des avenants au contrat Île-de-France Mobilités représente +36 millions d'euros, soit +1,5 %. Le développement de l'offre est principalement marqué par la mise en service en avril de la restructuration du réseau de bus de Paris, qui représente +23 millions d'euros dans cette variation.

Le chiffre d'affaires de l'Epic RATP bénéficie également d'une progression d'environ +21 millions d'euros liée à la bonne tendance des recettes voyageurs, portée par un contexte économique et touristique favorable ainsi que par un net rattrapage de l'impact des grèves SNCF du premier semestre 2018. En volume, la tendance



est de +4,4%, soit +55 millions d'euros, pour un objectif contractuel de +1%. L'écart à l'objectif étant partagé avec Île-de-France Mobilités à hauteur de 50%/50% jusqu'à 3% d'écart et 90%/10% au-delà, une partie de cette croissance, soit -34 millions d'euros, est restituée à Île-de-France Mobilités en application des clauses contractuelles de partage du risque commercial.

## Filiales

Pour les filiales, la période est marquée par une forte croissance de l'activité de RATP Dev avec une croissance organique de 20 millions d'euros sur les contrats en portefeuille, et une progression du chiffre d'affaires de 39 millions d'euros liée aux gains d'appels d'offres 2018.

La croissance des contrats en portefeuille est principalement portée par la France (majoritairement dans l'Île-de-France), l'Afrique (au Maroc avec le contrat Casa Tram et en Algérie avec le prolongement des réseaux) et l'Italie (extension de lignes à Florence).

## 2.2 Résultat opérationnel (EBIT)

En millions d'euros	30/06/2018	30/06/2019	Variation
<b>TRANSPORT</b>	215	242	27
<b>RATP (a)</b>	<b>210</b>	<b>239</b>	<b>29</b>
RATP Développement, RATP Coopération et RATP Smart Systems	5	3	(2)
<b>INGÉNIERIE (GROUPE SYSTRA)</b>	(7)	(1)	7
<b>VALORISATION DES ESPACES</b>	4	5	1
<b>Groupe RATP (b)</b>	<b>212</b>	<b>247</b>	<b>34</b>
<b>Contribution des filiales (b - a)</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>6</b>

Dont le résultat des sociétés mises en équivalence

Le résultat opérationnel (EBIT) présente une hausse de +34 millions d'euros par rapport à juin 2018, décomposée comme suit : +29 millions d'euros sur l'Epic RATP et +5 millions d'euros sur les filiales.

### Epic RATP

L'EBIT au 30 juin 2019 bénéficie de la forte progression de la performance opérationnelle de l'Epic RATP (EBE en hausse de +38 millions d'euros, soit +33 millions d'euros hors IFRS 16), malgré des dotations aux amortissements en légère augmentation. Cette croissance est portée par le dynamisme de l'activité et la bonne maîtrise des charges opérationnelles, qui compensent les impacts négatifs des évolutions des cotisations sociales maladie, vieillesse et chômage. Elle devrait s'atténuer au second semestre compte tenu de la saisonnalité de l'activité.

Les frais de personnel représentent 72% des charges de fonctionnement de l'Epic. Ils s'élèvent au premier semestre 2019 à 1 394 millions d'euros, et progressent de +45 millions d'euros, soit +3,4%. Leur évolution est principalement liée à la hausse de l'offre nouvelle financée par les avenants contractuels pour +1,2% (principalement la restructuration du réseau bus Paris), l'augmentation de la masse salariale par agent de +1,3% à fin juin et la hausse de diverses cotisations sociales à hauteur de +0,8%.

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

Les gains d'appels d'offres 2018 concernent les États-Unis avec RATP Dev USA (contrats Santa Maria, Yuma et Washington DC Circulator) et l'activité bus de Roadrunner en Californie, le Moyen-Orient (contrat de métro de Riyadh Camco) et l'Italie (contrat Latium Cilia).

À noter : la cession des activités non régulées en Angleterre à Bournemouth, le 1<sup>er</sup> juillet, ainsi que l'arrêt prévu au second semestre de l'activité de desserte aéroportuaire de Roadrunner, qui se traduit par la déconsolidation d'environ -10 millions d'euros de chiffre d'affaires.

La part des filiales dans le chiffre d'affaires consolidé du Groupe est de 21,6%, contre 20,8% à fin juin 2018. Hors effet de conversion des devises de +8 millions d'euros concentré sur les États-Unis et l'Asie/Moyen-Orient, celle-ci s'établit à 21,3%, niveau identique à celui de juin 2018.

L'EBIT est impacté par des éléments non récurrents à hauteur de +7,3 millions d'euros, incluant une économie ponctuelle de taxe d'apprentissage de 6,3 millions d'euros liée à l'année blanche 2019, et une variation des indemnités fournisseurs reçues par la RATP.

### Filiales

Pour les filiales, l'EBIT est en augmentation de +6 millions d'euros, à 8 millions d'euros.

Hors éléments non récurrents, l'EBIT de RATP Dev s'élève à 7 millions d'euros, contre 8 millions d'euros à fin juin 2018, et intègre un impact positif de 1,3 million d'euros lié à la norme IFRS 16. Cette baisse concerne principalement les États-Unis, ainsi que l'Algérie et l'Afrique du Sud, qui avaient enregistré des performances exceptionnelles en 2018.

La quote-part de Systra dans l'EBIT du Groupe progresse de 6,7 millions d'euros. Hors éléments non récurrents enregistrés en 2018 relatifs au litige Uijeongbu en Corée du Sud, l'EBIT de Systra est quasi stable.

La contribution des autres filiales est en augmentation de +0,9 million d'euros, principalement portée par RATP Connect, en lien avec le dynamisme de Telcité NAO (montée en régime du contrat 3G/4G).

**En isolant les éléments non récurrents 2019 évoqués ci-dessus, l'EBIT récurrent du groupe RATP est de 242 millions d'euros fin juin 2019, contre 212 millions d'euros fin juin 2018, soit une progression de +31 millions d'euros.**

## 2.3 Résultat net consolidé part du Groupe (RNPG)

En millions d'euros	30/06/2018	30/06/2019	Variation
TRANSPORT	118	123	5
<b>RATP (a)</b>	<b>122</b>	<b>139</b>	<b>18</b>
RATP Développement, RATP Coopération et RATP Smart Systems	(4)	(17)	(13)
INGÉNIERIE (GROUPE SYSTRA)	(7)	(1)	7
VALORISATION DES ESPACES	3	4	0
<b>Groupe RATP (b)</b>	<b>114</b>	<b>126</b>	<b>12</b>
<b>Contribution des filiales (b – a)</b>	<b>(8)</b>	<b>(14)</b>	<b>(6)</b>

Le résultat net consolidé part du Groupe (RNPG) s'établit à 126 millions d'euros à fin juin 2019, contre 114 millions d'euros en 2018, soit une hausse de +12 millions d'euros :

- sur l'Epic RATP, le RNPG atteint 139 millions d'euros à fin juin 2019, contre 122 millions d'euros fin juin 2018, soit une hausse de +18 millions d'euros.
- sur les filiales, le RNPG est de –14 millions d'euros à fin juin 2019, soit une baisse de –6 millions d'euros. Cette évolution est portée pour –13 millions d'euros par le pôle transport et +7 millions d'euros par l'ingénierie.

Les éléments non récurrents affectent à hauteur de –11 millions d'euros l'évolution du RNPG. Il s'agit des éléments suivants :

- sur RATP Dev : cession et arrêt d'activités, coûts de restructuration et dépréciation d'actifs excédentaires pour –10,6 millions d'euros;
- sur l'Epic RATP : économie ponctuelle de taxe d'apprentissage (année blanche) et baisse du résultat financier lié à l'évolution du taux d'actualisation de certaines provisions pour –0,6 million d'euros.

En millions d'euros	30/06/2018	30/06/2019	Variation
<b>RNPG TOTAL</b>	<b>114</b>	<b>126</b>	<b>12</b>
Dont facteurs non récurrents	1	(11)	(12)
RNPG récurrent	113	137	24

En isolant les éléments non récurrents 2019 évoqués ci-dessus, le RNPG récurrent du groupe RATP est de 137 millions d'euros fin juin 2019, contre 113 millions d'euros fin juin 2018, soit +24 millions d'euros. Les variations reconstituées sont les suivantes :

- Epic RATP : +28 millions d'euros;
- filiales : –4 millions d'euros.

## 2.4 Capitaux propres consolidés

L'évolution des capitaux propres consolidés part du Groupe entre décembre 2018 et juin 2019 s'analyse comme suit :

En millions d'euros	31/12/2018	30/06/2019	Variation
TRANSPORT	4 801	4 836	34
<b>RATP (a)</b>	<b>4 749</b>	<b>4 808</b>	<b>58</b>
RATP Développement, RATP Coopération et RATP Smart Systems	52	28	(24)
INGÉNIERIE (GROUPE SYSTRA)	27	23	(4)
VALORISATION DES ESPACES	29	26	(3)
<b>Groupe RATP (b)</b>	<b>4 857</b>	<b>4 885</b>	<b>28</b>
<b>Contribution des filiales (b – a)</b>	<b>108</b>	<b>77</b>	<b>(31)</b>

Le montant total des capitaux propres consolidés passe de 4 857 millions d'euros à 4 885 millions d'euros, soit une augmentation de +28 millions d'euros, qui recouvre une augmentation de +58 millions d'euros pour l'Epic RATP et une baisse de –31 millions d'euros pour les filiales.

Les capitaux propres de l'Epic RATP enregistrent principalement :

- le résultat semestriel (+139 millions d'euros);
  - l'actualisation des mécanismes de couverture des flux de trésorerie.
- En ce qui concerne les filiales, la variation des capitaux propres entre le 31 décembre 2018 et le 30 juin 2019 tient compte principalement du résultat du semestre (–14 millions d'euros).





## 2.5 Investissements

Les investissements du groupe RATP s'élevaient à 712 millions d'euros (hors acquisitions).

La part portée par l'Epic RATP dans le cadre du plan quinquennal d'investissement avec Île-de-France Mobilités s'élève à 666 millions d'euros dont :

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

En matière de modernisation du réseau et d'entretien des infrastructures (348 millions d'euros), on relève notamment :

- un poids marqué des investissements dédiés aux systèmes de transport (95 millions d'euros) et aux infrastructures de transport (67 millions d'euros). Ces deux enveloppes incluent des opérations liées par exemple à la modernisation des lignes (14 millions d'euros dédiés à la ligne 6) et des travaux de génie civil et d'équipement des voies (37 millions d'euros);
- une progression des dépenses dédiées à la politique immobilière (54 millions d'euros) et aux systèmes d'information (53 millions d'euros);

- une légère progression des contributions pour le matériel roulant (91 millions d'euros). Ces dépenses incluent 47 millions d'euros dédiés au matériel roulant bus et 45 millions d'euros consacrés au matériel roulant ferroviaire.

En matière de prolongement des lignes de métro et de tramway (257 millions d'euros), on peut relever :

- 214 millions d'euros d'investissements pour les opérations d'infrastructures du contrat de plan État-Région, soit un niveau stable par rapport à l'an passé avec notamment le prolongement de la ligne 11 à Rosny – Bois-Perrier et la poursuite des travaux de prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, qui représentent près de trois quarts des dépenses sur cette ligne;
- 27 millions d'euros d'investissements pour les matériels roulants liés aux opérations d'accroissement de capacité de transport, en baisse de –39 millions d'euros par rapport à fin juin 2018, traduisant la fin de deux programmes importants d'acquisitions : achat de 10 MI09 au titre du renfort d'offre de la ligne A du RER, acquisition des tramways T3 (ligne T3 Porte d'Asnières).

En matière de modernisation des espaces et de l'information voyageurs, les dépenses sont en nette progression (+61 millions d'euros, soit +24% par rapport à juin 2018). Cette évolution s'explique notamment par une forte dynamique des projets d'aménagement des espaces voyageurs (+11% par rapport à juin 2018), à l'image de la revalorisation de la gare d'Auber (4 millions d'euros).

## 2.6 Endettement net consolidé

L'évolution de l'endettement net consolidé entre le 31 décembre 2018 et le 30 juin 2019 se présente comme suit :

En millions d'euros	31/12/2018	30/06/2019	Variation
<i>Endettement net transport</i>	5 222	5 164	(58)
Endettement net social	5 067	4 989	(78)
Crédit-bail RATP et divers	26	0	(26)
Impact IAS 39	(42)	(42)	0
<b>Endettement net Epic RATP (y compris crédit-bail)</b>	<b>5 053</b>	<b>4 948</b>	<b>(105)</b>
Metrolab	1	0	(1)
<i>Endettement net des filiales du transport</i>	169	216	47
<i>Endettement net ingénierie</i>	0,0	0,0	0,0
<i>Endettement net valorisation des espaces</i>	(33)	(36)	(3)
<b>ENDETTEMENT NET CONSOLIDÉ GROUPE RATP</b>	<b>5 189</b>	<b>5 128</b>	<b>(60)</b>
<b>Endettement net des filiales</b>	<b>136</b>	<b>180</b>	<b>45</b>

L'endettement net consolidé du Groupe diminue de –60 millions d'euros entre le 31 décembre 2018 et le 30 juin 2019. Cette baisse provient de l'Epic RATP pour –105 millions d'euros (dont –78 millions d'euros sur l'endettement net social et –26 millions d'euros sur le crédit-bail), contrebalancée par une hausse de la dette des filiales de +45 millions d'euros.

Cette variation s'explique par la bonne tenue de la CAF (+549 millions d'euros), qui permet d'autofinancer les investissements sur fonds propres du Groupe, qui atteignent 351 millions d'euros (nets de subventions). La dette est cependant impactée par une variation défavorable du besoin en fonds de roulement (BFR) d'investissement (+191 millions d'euros) du fait principalement de la détérioration saisonnière des comptes fournisseurs et du décalage temporel des appels de fonds sur les dépenses réalisées fin 2018.

Sur RATP Dev, la CAF permet d'autofinancer les investissements, mais la dette varie de +49 millions d'euros du fait d'un effet BFR négatif, qui reflète à la fois la croissance de l'activité et la situation en Algérie sur les créances échues.

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 maximal de 6 milliards d'euros;

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

Les notes attribuées par Moody's et 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 2019 :

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

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 nouvelle 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 (supérieur à 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. Cette émission a été réalisée à des conditions financières favorables, avec un écart très serré par rapport à la courbe des obligations d'État françaises (OAT +26 points de base, soit un taux de rendement de 0,38%), ce qui témoigne de la qualité du crédit de l'émetteur RATP.

# États financiers consolidés semestriels au 30 juin 2019

État du résultat global **p. 17**

Bilan consolidé **p. 19**

Tableau des flux de trésorerie consolidés **p. 20**

Tableau de variation des capitaux propres **p. 21**

Notes annexes **p. 22**





# État du résultat global

Les états financiers sont présentés en milliers d'euros.

## 1 — Compte de résultat

	Notes	30/06/2019	30/06/2018
Chiffre d'affaires		2 965 676	2 786 903
Autres produits des activités ordinaires		146 615	207 121
<b>Produits des activités ordinaires</b>	<b>3.1</b>	<b>3 112 291</b>	<b>2 994 024</b>
Achats consommés		(256 914)	(296 840)
Autres achats et charges externes		(434 656)	(434 432)
Impôts, taxes et versements assimilés		(177 897)	(165 672)
Charges de personnel	3.2	(1 741 082)	(1 658 283)
Autres charges d'exploitation	3.3	(22 763)	(27 798)
<b>Excédent brut d'exploitation</b>		<b>478 978</b>	<b>410 999</b>
Dotations aux amortissements		(226 204)	(184 541)
Dotations et reprises aux provisions		5 353	(2 169)
Résultat de cessions d'actifs	3.4	(7 082)	(2 863)
Effets des opérations sur le périmètre			(2 005)
Pertes de valeur			
Autres produits et charges opérationnels	3.4	(3 004)	(285)
Quote-part dans le résultat net des entités mises en équivalence	3.12.1	(1 227)	(6 740)
<b>Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entités mises en équivalence</b>		<b>246 813</b>	<b>212 396</b>
Produits financiers		17 871	9 821
Charges financières		(102 624)	(88 545)
<b>Résultat financier</b>	<b>3.5</b>	<b>(84 753)</b>	<b>(78 724)</b>
<b>Résultat des activités ordinaires avant impôts</b>		<b>162 060</b>	<b>133 672</b>
Impôts sur le résultat	3.6	(25 212)	(16 205)
<b>Résultat net des activités ordinaires</b>		<b>136 848</b>	<b>117 467</b>
Résultat net des activités cédées, abandonnées, en cours de cession		(7 794)	–
<b>Résultat net consolidé</b>		<b>129 054</b>	<b>117 467</b>
<b>Part du Groupe</b>		<b>125 557</b>	<b>113 888</b>
Intérêts minoritaires		3 497	3 579



## 2 — Autres éléments du résultat global

	30/06/2019	30/06/2018
<b>Résultat net consolidé</b>	<b>129 054</b>	<b>117 467</b>
Variation de la juste valeur des dérivés de couverture de flux de trésorerie	(20 454)	(10 174)
Impôts différés sur la variation de la juste valeur des dérivés de couverture de flux de trésorerie	802	(202)
Écarts de conversion	1 345	521
Quote-part des entités mises en équivalence sur éléments recyclables en résultat	804	(430)
<b>Total des éléments recyclables en résultat</b>	<b>(17 503)</b>	<b>(10 285)</b>
Réévaluations au titre des régimes à prestations définies brut	(75 877)	38
Impôts différés sur les réévaluations au titre des régimes à prestations définies		
Quote-part des entités mises en équivalence sur éléments non recyclables en résultat		
<b>Total des éléments non recyclables en résultat</b>	<b>(75 877)</b>	<b>38</b>
<b>Produits et charges comptabilisés en autres éléments du résultat global</b>	<b>(93 380)</b>	<b>(10 427)</b>
<b>RÉSULTAT GLOBAL TOTAL</b>	<b>35 674</b>	<b>107 220</b>
Part du Groupe	31 575	103 050
Intérêts minoritaires	4 099	4 170

# Bilan consolidé

Actif	Notes	30/06/2019	31/12/2018	Passif	Notes	30/06/2019	31/12/2018
Goodwill net	3.7	351 354	348 045	Dotation en capital		433 367	433 367
Immobilisations incorporelles	3.8	867 220	845 964	Contre-valeur des immobilisations mises à disposition		250 700	250 700
Immobilisations corporelles	3.9	6 617 232	6 247 204	Réserves		4 075 322	3 973 421
Titres mis en équivalence	3.12.1	101 735	107 633	Résultat de la période		125 557	199 851
Titres non consolidés		49 464	48 437	<b>Capitaux propres – part du Groupe</b>		<b>4 884 945</b>	<b>4 857 339</b>
Instruments financiers dérivés – non courants	3.17	246	14 072	Intérêts minoritaires		33 257	31 743
Actifs financiers en concession – non courants	3.10	3 568 824	3 685 761	<b>Capitaux propres</b>		<b>4 918 203</b>	<b>4 889 082</b>
Autres actifs financiers – non courants	3.12.2	184 725	139 971	Provisions pour avantages au personnel	3.15	821 693	734 848
Impôts différés actifs		691 891	716 133	Autres provisions – non courantes	3.16	154 549	154 947
<b>Actifs non courants</b>		<b>12 432 692</b>	<b>12 153 220</b>	Dettes financières – non courantes	3.18.1	5 238 274	4 745 123
Stocks et en-cours		253 664	238 074	Passif financier – opération de location – non courant		287 843	
Créances d'exploitation	3.13	1 491 528	1 164 978	Instruments financiers dérivés – non courants	3.17	36 790	42 817
Instruments financiers dérivés – courants	3.17	93 181	107 619	Impôts différés passifs		180 077	185 750
Actifs financiers en concession – courants	3.10	305 173	294 243	Autres créditeurs		15 292	14 015
Autres actifs financiers – courants	3.12.2	129 195	132 070	<b>Passifs non courants</b>		<b>6 734 517</b>	<b>5 877 501</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3.14	1 607 695	1 075 498	Autres provisions – courantes	3.16	64 841	65 880
<b>Actifs courants</b>		<b>3 880 436</b>	<b>3 012 483</b>	Dettes financières – courantes	3.18.1	1 910 059	1 917 964
Actifs détenus en vue d'être cédés		21 327		Passif financier – opération de location – courant		58 636	
<b>TOTAL ACTIF</b>		<b>16 334 455</b>	<b>15 165 702</b>	Instruments financiers dérivés – courants	3.17	11 014	4 123
				Dettes d'exploitation	3.19	2 612 567	2 411 153
				<b>Passifs courants</b>		<b>4 657 116</b>	<b>4 399 120</b>
				Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés		24 619	
				<b>TOTAL PASSIF</b>		<b>16 334 455</b>	<b>15 165 702</b>



# Tableau des flux de trésorerie consolidés

	30/06/2019	30/06/2018
<b>Résultat net total consolidé</b>	<b>129 054</b>	<b>117 465</b>
Élimination du résultat des mises en équivalence	1 227	6 740
Élimination des amortissements et provisions	250 293	192 881
Dotations aux amortissements des biens mis en concession	162 630	162 607
Élimination des résultats de cession	7 051	4 338
Élimination des autres éléments non monétaires	(1 061)	15
<b>Capacité d'autofinancement après coût de l'endettement financier net et impôts</b>	<b>549 195</b>	<b>484 046</b>
Élimination de la charge (produit) d'impôt	25 220	16 205
Incidence de la variation du BFR hors investissements et subventions	66 528	33 086
Impôts payés	(21 040)	(7 796)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles</b>	<b>619 903</b>	<b>525 542</b>
Incidence des variations de périmètre	(234)	(2 582)
Acquisition d'immobilisations incorporelles et corporelles	(655 673)	(498 006)
Acquisition de biens mis en concession	(56 604)	(109 356)
Acquisition d'actifs financiers	(673)	(5 915)
Variation des prêts et avances consentis	(34 508)	(1 945)
Variation du BFR sur investissements et biens mis en concession	(160 578)	(168 621)
Subventions d'investissement reçues hors biens mis en concession	279 198	240 457
Subventions d'investissement reçues sur des biens mis en concession	82 380	52 122
Variation des subventions d'investissement à recevoir	(30 359)	19 974
Cessions d'immobilisations incorporelles et corporelles	1 431	5 780
Cession d'actifs financiers	–	1
Dividendes reçus des entités mises en équivalence	1 575	759
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>	<b>(574 045)</b>	<b>(467 331)</b>
Part des minoritaires sur mouvements de capital	–	293
Émissions d'emprunts	527 713	112 614
Remboursements d'emprunts	(114 683)	(667 951)
Paiement principal dette de loyer	(30 072)	
Variation des billets de trésorerie	134 396	592 610
Variation du cash collatéral	(2 925)	(126 647)
Variation des intérêts courus non échus	15 794	(405)
Dividendes payés aux actionnaires du Groupe	0	1
Dividendes payés aux minoritaires	(2 588)	(973)
Autres flux liés aux opérations de financement	(39 094)	18 673
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>	<b>488 542</b>	<b>(71 785)</b>
Incidence de la variation des taux de change	669	(617)
<b>Variation de la trésorerie</b>	<b>535 069</b>	<b>(14 190)</b>
Trésorerie d'ouverture	1 000 845	1 024 015
Trésorerie de clôture	1 535 914	1 009 824
<b>Variation de la trésorerie</b>	<b>535 069</b>	<b>(14 190)</b>

# Tableau de variation des capitaux propres

	Dotation en capital	Contre-valeur des immobilisations mises 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
<b>Capitaux propres au 31 décembre 2017</b>	<b>433 367</b>	<b>250 700</b>	<b>(7 229)</b>	<b>(148 058)</b>	<b>(224)</b>	<b>(31 994)</b>	<b>4 151 873</b>	<b>4 648 433</b>	<b>31 321</b>	<b>4 679 755</b>
Résultat net de l'exercice							113 888	113 888	3 579	117 467
Autres éléments du résultat global			(462)	–		(10 376)		(10 838)	591	(10 247)
<b>Résultat global total</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>(462)</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>(10 376)</b>	<b>113 888</b>	<b>103 050</b>	<b>4 170</b>	<b>107 220</b>
Autres transactions entre actionnaires							(3 780)	(3 780)	725	(3 055)
Distribution de dividendes								–	(4 881)	(4 881)
Activation des impôts différés de l'Epic RATP								–	–	–
Autres variations							306	306	25	331
<b>Capitaux propres au 30 juin 2018</b>	<b>433 367</b>	<b>250 700</b>	<b>(7 691)</b>	<b>(148 058)</b>	<b>(224)</b>	<b>(42 370)</b>	<b>4 262 287</b>	<b>4 748 008</b>	<b>31 360</b>	<b>4 779 368</b>
<b>Capitaux propres au 31 décembre 2018</b>	<b>433 367</b>	<b>250 700</b>	<b>(8 400)</b>	<b>(127 690)</b>	<b>(224)</b>	<b>(38 910)</b>	<b>4 348 496</b>	<b>4 857 339</b>	<b>31 743</b>	<b>4 889 082</b>
Résultat net de l'exercice							125 557	125 557	3 497	129 054
Autres éléments du résultat global			1 592	(75 877)		(19 698)		(93 983)	602	(93 380)
<b>Résultat global total</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>1 592</b>	<b>(75 877)</b>	<b>–</b>	<b>(19 698)</b>	<b>125 557</b>	<b>31 574</b>	<b>4 099</b>	<b>35 674</b>
Autres transactions entre actionnaires							(172)	(172)	52	(120)
Distribution de dividendes									(2 637)	(2 637)
Autres variations							(3 796)	(3 796)		(3 796)
<b>CAPITAUX PROPRES AU 30 JUIN 2019</b>	<b>433 367</b>	<b>250 700</b>	<b>(6 808)</b>	<b>(203 567)</b>	<b>(224)</b>	<b>(58 608)</b>	<b>4 470 086</b>	<b>4 884 945</b>	<b>33 257</b>	<b>4 918 203</b>



# Notes annexes

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

La société mère, la Régie autonome des transports parisiens (RATP), est un Epic créé par la loi du 21 mars 1948, doté d'une personnalité juridique à laquelle la loi confère le statut de personne morale de droit public et 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 a pour mission, fixée par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (loi ORTF), d'être le gestionnaire d'infrastructure de réseaux de transport public urbain de voyageurs.

L'offre de transport en Île-de-France est définie par le Syndicat des transports d'Île-de-France (dont le nom d'usage est Île-de-France Mobilités). L'activité de la RATP en tant qu'exploitant est régie par des contrats pluriannuels conclus avec 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 2019 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 30 août 2019.

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

## 1 — Principales règles et méthodes comptables du Groupe

### La saisonnalité de l'activité

L'activité de la RATP est sujette à une forte saisonnalité. En effet, les recettes voyageurs des mois de juillet et août sont significativement plus faibles que la moyenne constatée sur les autres mois en raison des congés d'été. Pour les activités en Île-de-France, compte tenu de la nécessité de maintenir une offre de service satisfaisante, et conformément aux décisions 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.

### 1.1 Préparation des états financiers

En application du règlement européen n° 1606/2002 du 19 juillet 2002 sur les normes internationales, les états financiers consolidés du groupe RATP sont établis au 30 juin 2019 conformément aux normes IFRS telles qu'adoptées par l'Union européenne.

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

Les comptes consolidés au 30 juin 2019 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 2018 établis en normes IFRS.

### 1.2 Les principes comptables et le référentiel appliqué

Les principes comptables appliqués pour l'établissement des comptes consolidés résumés au 30 juin 2019 sont identiques à ceux décrits dans la note 1.2 de l'annexe aux comptes consolidés de l'exercice clos au 31 décembre 2018 sous réserve des éléments présentés ci-dessous et des spécificités requises par la norme IAS 34 relative à l'information financière intermédiaire.

#### 1.2.1 Normes, interprétations, amendements dont l'application est obligatoire à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019

##### IFRS 16

La norme IFRS 16 « Contrats de location » est entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2019, en remplacement de la norme IAS 17 « Contrats de location ».

La norme prévoit un principe de comptabilisation des contrats de location au bilan des preneurs avec constatation d'un actif (représentatif du « droit d'utilisation » de l'actif loué pendant la durée du contrat) et d'un passif (valeur actualisée des paiements de loyers). Le Groupe a opté pour la méthode rétrospective simplifiée aux termes de laquelle tous les contrats sont réputés démarrer à la date de première application, soit le 1<sup>er</sup> janvier 2019, sans impact en capitaux propres.

Par mesure de simplification, le taux d'actualisation utilisé pour calculer la dette de loyer au 1<sup>er</sup> janvier 2019 est le taux marginal d'endettement à cette date par entité ou par pays.

Les deux exemptions de capitalisation proposées par la norme IFRS 16 (contrats d'une durée inférieure ou égale à douze mois et location de biens ayant une valeur à neuf de faible valeur, que le Groupe a définie comme étant inférieure ou égale à 5 000 dollars US) ont été utilisées.

Pour les contrats en location-financement (crédit-bail) en cours, traités selon IAS 17, le Groupe a choisi de ne pas les revaloriser au 1<sup>er</sup> janvier 2019.

L'impact au bilan au 1<sup>er</sup> janvier 2019 pour la première application d'IFRS 16 est de 231 millions d'euros. Ce montant augmente le total du bilan : à l'actif, en immobilisations, pour matérialiser

les droits d'utilisation des biens loués ; au passif, dans les passifs financiers, pour matérialiser le financement des droits d'utilisation enregistrés à l'actif.

Les passifs financiers sont présentés en dehors de la dette financière afin de faciliter la lecture de celle-ci.

Au compte de résultat, la charge de loyer est remplacée par une charge d'amortissement du droit d'utilisation comptabilisée en charge d'exploitation et une charge d'intérêt comptabilisée en charge financière.

Dans le tableau des flux de trésorerie, la charge d'intérêt impacte les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles et le remboursement de la dette impacte les flux de financement.

### IFRIC 23

IFRIC 23 est une interprétation de la norme IAS 12 « Impôts sur le résultat » selon laquelle, face à une incertitude fiscale quant au bénéfice imposable, aux bases d'imposition, aux déficits reportables, aux crédits d'impôt non utilisés et aux taux d'imposition, l'entité doit déterminer s'il est probable que l'administration fiscale accepte le traitement qu'elle a retenu. Si l'entité conclut qu'il est probable que l'administration fiscale accepte le traitement fiscal qu'elle a retenu ou prévu dans sa déclaration fiscale, ses comptes doivent refléter sa déclaration fiscale. Si l'entité conclut qu'il est peu probable que l'administration fiscale accepte le traitement fiscal qu'elle a retenu ou prévu dans sa déclaration fiscale, ses comptes doivent refléter la meilleure prévision quant au dénouement de l'incertitude fiscale.

Les travaux conduits dans le cadre de la mise en œuvre de l'interprétation IFRIC 23 n'ont pas d'impact dans les comptes du 30 juin 2019.

## 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 2019.

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 2018.

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 groupements d'entreprises.

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

### 1.4.1 Les 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. Par conséquent, dans les comptes semestriels, le Groupe retient 50 % de l'estimation annuelle.

### 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 2019 sont évalués sur la base d'une projection établie à partir des hypothèses actuarielles retenues lors de la clôture du 31 décembre 2018. Pour les comptes du 30 juin 2019, les montants projetés ont été corrigés des écarts actuariels : le taux d'actualisation est de 1,00 % au 30 juin 2019, et il était de 1,75 % au 31 décembre 2018.

À compter du 31 décembre 2018, le Groupe a inscrit la charge de désactualisation en résultat financier, alors qu'elle était auparavant comptabilisée dans le résultat d'exploitation. Dans les comptes du 30 juin 2018, cette charge représentait 5 millions d'euros et était comptabilisée dans le résultat d'exploitation.

### 1.4.5 Impôt sur les résultats

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

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

- la charge d'impôt au titre du résultat semestriel 2019 ;
- l'économie future d'impôt estimée sur le résultat semestriel de l'année 2028 (augmentant l'impôt différé actif du Groupe).

## 2 — Opérations sur le périmètre

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

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

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

### 3.1 Produits des activités ordinaires

	30/06/2019	30/06/2018
Produits du transport	2 487 805	2 370 712
Produits des activités annexes	86 607	81 941
Recettes hors transport	391 265	334 250
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>2 965 676</b>	<b>2 786 903</b>
Opérations de ventes de biens mis en concession	48 652	93 172
Revenus des actifs financiers en concession	56 576	59 064
Autres	41 387	54 885
<b>Autres produits des activités ordinaires</b>	<b>146 615</b>	<b>207 121</b>
<b>PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES</b>	<b>3 112 291</b>	<b>2 994 024</b>

### 3.2 Charges de personnel

	30/06/2019	30/06/2018
Rémunérations	(1 205 314)	(1 153 329)
Charges sociales	(488 250)	(488 039)
Autres avantages à long terme	(1 679)	(834)
Avantages postérieurs à l'emploi	(18 262)	(24 345)
Intéressement des salariés	(27 576)	(26 570)
Crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi	0	34 834
<b>TOTAL CHARGES DE PERSONNEL</b>	<b>(1 741 082)</b>	<b>(1 658 283)</b>



### 3.3 Autres charges d'exploitation

	30/06/2019	30/06/2018
Pertes sur créances clients	(1 486)	(1 126)
Résultat du régime de protection sociale	1 751	1 792
Charges diverses de gestion courante	(23 028)	(28 464)
<b>TOTAL AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION</b>	<b>(22 763)</b>	<b>(27 798)</b>

### 3.4 Autres produits et charges

	30/06/2019	30/06/2018
Résultat de cessions d'actifs	(7 082)	(2 863)
Effets des opérations sur le périmètre	0	(2 005)
Autres produits et charges opérationnels	(3 004)	(284)

### 3.5 Résultat financier

#### Coût de l'endettement

	30/06/2019	30/06/2018
Charges d'intérêts sur emprunts	(73 576)	(81 342)
Résultat de change sur emprunts	343	(53)
Impact des intérêts courus sur les couvertures	(2 688)	1 730
Effet <i>mark to market</i> sur les dérivés hors couverture	(438)	(165)
<b>Total coût de l'endettement brut</b>	<b>(76 359)</b>	<b>(79 830)</b>
Produits sur trésorerie et équivalents de trésorerie	192	1 739
<b>TOTAL COÛT DE L'ENDETTEMENT NET</b>	<b>(76 167)</b>	<b>(78 091)</b>

#### Autres charges et produits financiers

	31/12/2018	31/12/2017
Revenus des participations	251	955
Résultat du <i>leasehold</i>	236	165
Résultat de change lié aux éléments opérationnels	1 644	4 092
Charges de désactualisation avantages au personnel/écarts actuariels des avantages aux personnels long terme	(11 472)	
Intérêts financiers sur les loyers	(2 887)	
Autres charges ou produits financiers	3 642	(5 696)
<b>TOTAL AUTRES CHARGES ET PRODUITS FINANCIERS</b>	<b>(8 586)</b>	<b>(483)</b>
<b>RÉSULTAT FINANCIER</b>	<b>(84 753)</b>	<b>(78 574)</b>

### 3.6 Impôts sur le résultat

	30/06/2019	30/06/2018
Résultat net (a)	129 054	117 467
Impôts sur le résultat (b)	(25 212)	(16 205)
Quote-part dans le résultat net des entités mises en équivalence (c)	(1 227)	(6 740)
<b>RÉSULTAT AVANT IMPÔT (A) - (B) - (C) = (D)</b>	<b>155 492</b>	<b>140 412</b>
<b>Taux effectif d'impôt (b)/(d)</b>	<b>- 16,21 %</b>	<b>- 11,54 %</b>

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



### Intégration fiscale

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

Le périmètre de l'intégration fiscale comprend la plupart des filiales françaises. Aux termes des conventions d'intégration fiscale, les filiales supportent une charge d'impôt équivalente à celle qu'elles auraient supportée en l'absence d'intégration. Le produit d'intégration fiscale est acquis à l'Epic RATP.

Toutefois, conformément aux conventions d'intégration fiscale signées avec les sociétés antérieurement mères d'une intégration fiscale, pour l'année 2018, ce produit est partiellement rétrocedé à la société intégrée de telle sorte que le changement du périmètre d'intégration fiscale soit neutre pour les sociétés mères d'une intégration fiscale avant 2016.

### Imposition différée

À fin décembre 2018, le Groupe disposait d'un actif d'impôts différés comptabilisé au bilan de 523 millions d'euros au titre de l'Epic RATP, compte tenu de déficits fiscaux et de décalages temporaires importants résultant d'amortissements fiscaux supérieurs aux amortissements comptables. Les impôts différés actifs de l'Epic RATP sont évalués sur un horizon de rentabilité des dix prochaines années.

La charge d'impôt de l'Epic RATP sur les résultats est basée sur un taux d'impôt normatif de 31,00 % appliqué au résultat de la période. La charge d'impôt différé constatée pour l'Epic RATP est de 24 millions d'euros et la créance d'impôt différé au 30 juin 2019 de l'Epic RATP s'établit à 499 millions d'euros.

## 3.7 Goodwill

	30/06/2019	31/12/2018
<b>À l'ouverture de la période</b>	<b>348 045</b>	<b>346 936</b>
Acquisitions par voie de regroupement d'entreprises		
Ajustement de goodwill effectué dans le délai d'affectation	1 080	
Différences de change	2 229	(262)
Variation de périmètre		1 370
<b>À la clôture de la période</b>	<b>351 354</b>	<b>348 045</b>

## 3.8 Immobilisations incorporelles

	31/12/2018	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Écarts de conversion	Impact actif mis en concession	30/06/2019
<b>Valeurs brutes</b>							
Droit au bail	2 245						2 245
Frais de recherche et développement	578						578
Concessions, brevets et droits similaires	657 343	379	(105)	13 904	40	(107)	671 454
Fonds commercial	2 382				7		2 388
Autres immobilisations incorporelles	54 132	152		(4 643)	546		50 186
Immobilisations incorporelles en concession	452 792					13 041	465 833
Immobilisations incorporelles en cours	219 077	44 674		(14 506)	1		249 245
<b>Total valeurs brutes</b>	<b>1 388 548</b>	<b>45 205</b>	<b>(105)</b>	<b>(5 245)</b>	<b>593</b>	<b>12 934</b>	<b>1 441 930</b>

	31/12/2018	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprises	Reclassements	Écarts de conversion	Impact actif mis en concession	30/06/2019
<b>Amortissements et dépréciations</b>							
Droit au bail	(1 187)	(17)					(1 204)
Frais de recherche et développement	(558)	(3 868)				3 219	(1 207)
Concessions, brevets et droits similaires	(477 115)	(27 593)	174	(9)	(12)	115	(504 440)
Fonds commercial	(939)	(13)	1		(7)		(958)
Autres immobilisations incorporelles	(40 351)	(6 996)		4 579	(305)		(43 073)
Immobilisations incorporelles en concession	(22 435)					(1 393)	(23 828)
<b>Total amortissements et dépréciations</b>	<b>(542 584)</b>	<b>(38 487)</b>	<b>175</b>	<b>4 570</b>	<b>(324)</b>	<b>1 941</b>	<b>(574 709)</b>
<b>Valeurs nettes</b>	<b>845 964</b>	<b>6 718</b>	<b>70</b>	<b>(675)</b>	<b>269</b>	<b>14 875</b>	<b>867 220</b>

### 3.9 Immobilisations corporelles

	31/12/2018	Acquisitions	IFRS 16 Première application 01/01/2019	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variation de périmètre, écarts de conversion	Impact actif mis en concession	30/06/2019
<b>Valeurs brutes</b>								
Terrains	576 417				161	132		576 710
Immeubles de placement	1 077							1 077
Constructions	9 598 594	112 651	104 307	(52 363)	95 361	1 636	1 925	9 862 111
Installations techniques, matériels, outillage industriel	4 696 541	25 335	603	(122 085)	131 810	864	176	4 733 244
Matériels de transport	2 309 433	20 615	130 493	(21 631)	3 934	3 016	(14 440)	2 431 419
Autres immobilisations corporelles	238 670	1 331	68	(530)	2 546	483	(3)	242 565
Immobilisations corporelles en cours	3 511 664	642 603			(272 873)	45	(16 691)	3 864 748
Subventions d'investissement	(10 316 643)	(361 578)		1 222				(10 676 999)
<b>Total valeurs brutes</b>	<b>10 615 754</b>	<b>440 957</b>	<b>235 471</b>	<b>(195 387)</b>	<b>(39 062)</b>	<b>6 175</b>	<b>(29 033)</b>	<b>11 034 875</b>
<b>Amortissements et dépréciations</b>								
	31/12/2018	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprises	Reclassements	Variation de périmètre	Impact actif mis en concession	30/06/2019	
Terrains	2 820	(1 638)	1 343			247		2 772
Immeubles de placement	(817)							(817)
Constructions	(3 846 425)	(141 497)	50 963	1 184	(471)	(714)		(3 936 960)
Installations techniques, matériels, outillage industriel	(2 942 230)	(114 072)	97 661	1 666	(636)	(3 522)		(2 961 133)
Matériels de transport	(754 698)	(206 196)	20 000	14 366	(932)	123 813		(803 647)
Autres immobilisations corporelles	(171 846)	(12 757)	517	1 548	(350)	168		(182 720)
Immobilisations corporelles en cours								
Subventions d'investissement	3 344 645	(545)	119 473		2	1 287		3 464 862
<b>Total amortissements et dépréciations</b>	<b>(4 368 550)</b>	<b>(476 703)</b>	<b>289 956</b>	<b>18 764</b>	<b>(2 387)</b>	<b>121 279</b>		<b>(4 417 643)</b>
<b>Valeurs nettes</b>	<b>6 247 204</b>	<b>199 725</b>	<b>94 569</b>	<b>(20 298)</b>	<b>3 787</b>	<b>92 246</b>		<b>6 617 232</b>

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



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

Les contrats de location correspondent principalement à des baux immobiliers et à du matériel de transport.

La durée de location correspond à la période non résiliable de chaque contrat sauf si le Groupe est raisonnablement certain d'exercer les options de renouvellement prévues contractuellement.

Le taux d'actualisation utilisé pour calculer la dette de loyer est déterminé, pour chaque bien, en fonction du taux marginal d'endettement à la date de commencement du contrat. C'est le taux que l'entité aurait à payer pour emprunter, sur une durée et avec une garantie similaires, les fonds nécessaires à l'obtention d'un bien de valeur similaire à l'actif loué, dans un environnement économique similaire.

	31/12/2018 IAS 17	IFRS 16 première application 01/01/2019	Nouveaux contrats 2019	Dotations	Variation de périmètre, écarts de conversion	30/06/2019
<b>Droits d'utilisation (IAS 17 + IFRS 16)</b>						
Terrains	3 142					3 142
Constructions	18 851	104 307	111 386	(12 592)	405	222 357
Installations techniques, matériels, outillage industriel	1	603	212	(111)	1	706
Matériels de transport	13 004	130 493	6 024	(17 691)	1 528	133 358
Autres immobilisations corporelles		68		(8)	0	60
<b>Total valeurs nettes</b>	<b>34 998</b>	<b>235 471</b>	<b>117 622</b>	<b>(30 402)</b>	<b>1 934</b>	<b>359 622</b>

### 3.10 Contrats de concession

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

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

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

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

Le recouvrement de la créance financière relative aux biens de retour est assuré via le versement de la part de contribution « C2 » couvrant les dotations aux amortissements et le règlement de la

valeur nette comptable à la date de fin de droits d'exploitation, tels que ces amortissements et cette valeur nette comptable sont suivis dans les comptes annuels. Le modèle de l'actif financier est appliqué aux biens de retour dans la mesure où la RATP bénéficie de la part d'Île-de-France Mobilités d'un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie jusqu'à la fin de la période de concession indépendamment de la fréquentation des usagers.

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

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

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

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

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

Au niveau des filiales, la créance comptabilisée en actif financier correspond au remboursement des dotations aux amortissements

telles que constatées dans les comptes semestriels jusqu'au terme des contrats en vigueur. Durant cette période, le groupe RATP bénéficie de la part de l'autorité organisatrice d'un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie. Au terme du contrat,

l'autorité organisatrice bénéficie d'une option de reprise des biens en concession. Par conséquent, la valeur nette comptable résiduelle des biens au terme des contrats en vigueur est comptabilisée en actifs incorporels.

La valeur comptable des actifs financiers en concession au 30 juin 2019 est la suivante :

	30/06/2019	31/12/2018
Montant brut	3 568 824	3 685 761
Perte de valeur		
<b>Actifs financiers en concession – non courants</b>	<b>3 568 824</b>	<b>3 685 761</b>
Montant brut	305 173	294 243
Perte de valeur		
<b>Actifs financiers en concession – courants</b>	<b>305 173</b>	<b>294 243</b>

### 3.11 Dépréciation d'actifs

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

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

Les 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, Amériques, Royaume-Uni/Afrique du Sud et *Sightseeing*.

Un test de dépréciation est effectué :

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

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

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

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

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

#### 3.12.1 Titres mis en équivalence

	30/06/2019				31/12/2018			
	% 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	41,92	83 715	(746)	624	41,92	87 633	(5 227)	(1 059)
Autres entreprises associées		10 502	(328)	32		10 799	2 377	28
Coentreprises		7 519	(153)	148		9 202	(11 021)	724
<b>TOTAL</b>		<b>101 735</b>	<b>(1 227)</b>	<b>804</b>	<b>TOTAL</b>	<b>107 633</b>	<b>(13 871)</b>	<b>(307)</b>



### 3.12.2 Autres actifs financiers

	30/06/2019	31/12/2018
Dépôts <i>lease</i> (part à plus d'un an)	24 221	20 075
Dépôts en juste valeur	81 235	77 424
Prêts comités interprofessionnels du logement (CIL)	26 237	23 754
Prêts et autres créances	53 193	18 907
Provisions sur autres actifs financiers	(161)	(189)
<b>Autres actifs financiers non courants</b>	<b>184 725</b>	<b>139 971</b>
	30/06/2019	31/12/2018
Dividendes à recevoir	5	5
Prêts CIL	5 206	5 147
Dépôts <i>lease</i> (part à moins d'un an)	5 202	
Autres prêts, dépôts et cautionnements	1 471	766
Cash collatéral lié aux opérations de <i>lease</i>	65 271	53 300
Autres placements – courant	52 059	72 852
Provisions sur autres actifs financiers	(18)	
<b>Autres actifs financiers courants</b>	<b>129 195</b>	<b>132 070</b>

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

### 3.13 Créances d'exploitation

	30/06/2019	31/12/2018
Créances clients	415 978	346 267
Dépréciation des créances clients	(9 664)	(9 196)
<b>Créances clients</b>	<b>406 314</b>	<b>337 071</b>
Paiements d'avances	8 336	6 929
Charges constatées d'avance	31 254	54 472
Créances sur l'État et autres collectivités	188 318	251 970
Subventions d'investissement à recevoir	300 919	131 960
Créances diverses	470 808	300 854
Créances d'impôt sur le résultat	91 198	87 301
Dépréciation des autres débiteurs	(5 620)	(5 580)
<b>Autres débiteurs</b>	<b>1 085 214</b>	<b>827 907</b>
<b>Total clients et autres débiteurs</b>	<b>1 491 528</b>	<b>1 164 978</b>
	30/06/2019	31/12/2018
Dépréciation des créances clients en début d'exercice	(9 196)	(9 949)
Dotations de l'exercice	(826)	(1 590)
Reprises de l'exercice non utilisées	0	0
Reprises de l'exercice utilisées	358	2 344
<b>Dépréciation des créances clients en fin d'exercice</b>	<b>(9 664)</b>	<b>(9 196)</b>

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

### 3.14 Trésorerie et équivalents de trésorerie

	30/06/2019	31/12/2018
Valeurs mobilières de placement	1 353 742	767 241
Disponibilités	253 954	308 257
<b>TRÉSORERIE DE CLÔTURE DU BILAN</b>	<b>1 607 695</b>	<b>1 075 498</b>

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

	30/06/2019	31/12/2018
Trésorerie et équivalents de trésorerie (bilan)	1 607 695	1 075 498
Concours bancaires courants	(71 781)	(74 652)
<b>Trésorerie de clôture du TFT</b>	<b>1 535 914</b>	<b>1 000 845</b>

### 3.15 Provisions pour avantages au personnel

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

	30/06/2019	31/12/2018
Provision pour indemnités de départ à la retraite	330 047	305 096
Provision pour allocations décès des retraités	42 592	37 984
Provision pour indemnités décès des actifs	21 961	19 951
Provision pour cessation anticipée d'activité	2 428	2 572
Provision pour rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités	350 899	305 108
<b>Total avantages postérieurs à l'emploi</b>	<b>747 927</b>	<b>670 711</b>
Provision pour cessation progressive d'activité	0	18
Provision pour médailles du travail	34 145	31 219
Provision pour maladies longue durée	3 086	3 086
Provision pour chômage	6 455	6 455
Provision pour rentes maladies professionnelles et accidents du travail des actifs	29 030	22 309
Autres provisions pour avantages long terme	1 050	1 050
<b>Total avantages à long terme</b>	<b>73 766</b>	<b>64 137</b>
<b>TOTAL</b>	<b>821 693</b>	<b>734 848</b>

Les avantages au personnel sont évalués au 30 juin 2019 avec un taux d'actualisation de 1,00%. Le taux au 31 décembre 2018 était de 1,75%. Les écarts actuariels sont enregistrés en « Autres éléments du résultat global ». Ils ne sont pas recyclables au compte de résultat.

### 3.16 Autres provisions

	31/12/2018	Dotation	Provision utilisée	Provision non utilisée	Reclassement, variations de périmètre et taux de change	30/06/2019
<b>Provisions non courantes</b>	<b>154 947</b>	<b>16 315</b>	<b>(7 377)</b>	<b>(10 011)</b>	<b>673</b>	<b>154 549</b>
Démantèlement	66 810	0	(57)	27	27	66 808
Litiges	9 014	797	(386)	(549)	9	8 885
Autres charges	24 887	1 634	(1)	(27)	634	27 127
Autres risques	54 237	13 884	(6 933)	(9 462)	3	51 728
<b>Provisions courantes</b>	<b>65 880</b>	<b>16 806</b>	<b>(7 572)</b>	<b>(7 406)</b>	<b>(2 867)</b>	<b>64 841</b>
Démantèlement	(0)	0	0	0	0	(0)
Litiges	16 020	1 548	(381)	(1 098)	(144)	15 944
Autres charges	5 354	4 059	(1 222)	0	(2 766)	5 425
Autres risques	44 506	11 199	(5 968)	(6 308)	44	43 472
<b>TOTAL DES PROVISIONS</b>	<b>220 827</b>	<b>33 121</b>	<b>(14 948)</b>	<b>(17 417)</b>	<b>(2 194)</b>	<b>219 389</b>



### 3.17 Instruments financiers dérivés

	30/06/2019					
	Actif non courant	Actif courant	Total actif	Passif non courant	Passif courant	Total passif
Cash flow hedge	246	90 383	90 629	8 686	5 421	14 107
Fair value hedge		206	206	28 104	3 304	31 408
Non hedge		2 592	2 592		2 289	2 289
<b>TOTAL</b>	<b>246</b>	<b>93 181</b>	<b>93 427</b>	<b>36 790</b>	<b>11 014</b>	<b>47 804</b>

	31/12/2018					
	Actif non courant	Actif courant	Total actif	Passif non courant	Passif courant	Total passif
Cash flow hedge	14 072	104 702	118 774	19 143	3 553	22 696
Fair value hedge		2 244	2 244	23 674	35	23 709
Non hedge		673	673		535	535
<b>TOTAL</b>	<b>14 072</b>	<b>107 619</b>	<b>121 691</b>	<b>42 817</b>	<b>4 123</b>	<b>46 940</b>

### 3.18 Dettes financières

#### 3.18.1 Détail des dettes financières

	30/06/2019	31/12/2018
Emprunts obligataires	4 883 547	4 384 907
Emprunts auprès de la Région Île-de-France	143 738	141 369
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	24 221	20 075
Emprunts auprès des établissements de crédit	170 012	163 274
Emprunts liés aux contrats de location-financement		26 516
Dépôts et cautionnements (reçus)	14 347	6 281
Autres emprunts et dettes	2 409	2 701
<b>Total dettes financières – non courant</b>	<b>5 238 274</b>	<b>4 745 123</b>
Emprunts obligataires	283 585	412 553
Emprunts auprès de la Région Île-de-France	18 344	18 047
Emprunts plan d'épargne entreprise	259 440	266 478
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	5 202	0
Emprunts auprès des établissements de crédit	25 693	30 190
Emprunts liés aux contrats de location-financement		4 143
Dépôts et cautionnements (reçus)	44 800	57 500
Billets de trésorerie	1 133 466	1 002 876
Autres emprunts et dettes	29	33
Concours bancaires	71 785	74 655
Intérêts courus non échus	67 715	51 488
<b>Total dettes financières – courant</b>	<b>1 910 059</b>	<b>1 917 964</b>
<b>TOTAL</b>	<b>7 148 333</b>	<b>6 663 087</b>

Dans le cadre de son programme EMTN, la RATP a émis, le 20 juin 2019, 500 millions d'euros de *green bonds* sur une durée de dix ans, au taux de 0,35%.

Les dettes financières au 31 décembre 2018 comprenaient 31 millions d'euros de passif IAS 17 (location-financement). Avec la première application d'IFRS 16 au 1<sup>er</sup> janvier 2019, ces passifs suivent les passifs IFRS 16 et ne sont donc plus compris dans les dettes financières.



### 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, d'autre part, de la juste valeur des instruments dérivés de couverture de change sur les emprunts obligataires et les dépôts de *lease*.

	30/06/2019	31/12/2018
Dettes financières	7 148 333	6 663 087
Instruments dérivés de couverture de flux de trésorerie	(85 618)	(115 430)
Instruments dérivés à la juste valeur sur option	3 269	
Intérêts courus non échus	(67 715)	(51 488)
Avance prêts CIL	(25 289)	(25 289)
Dépôts et cautionnements <sup>(1)</sup>	(29 423)	(20 075)
Autres actifs financiers liés aux opérations de <i>lease</i>	(53 110)	(53 900)
Placements à court terme	(52 059)	(72 852)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(1 607 695)	(1 075 498)
Autres <sup>(2)</sup>	(102 384)	(60 093)
<b>ENDETTEMENT NET GROUPE</b>	<b>5 128 309</b>	<b>5 188 463</b>

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

(2) Dont sommes versées en garantie des *swaps* de flux (dépôt en collatéral) pour 65 millions d'euros au 30 juin 2019.

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

	31/12/2018	Flux de financement	Flux d'investissement	Variation des comptes de trésorerie du TFT	Effet de change	Juste valeur	Reclassement courant/ non courant	Autres <sup>(1)</sup>	30/06/2019
Dettes financières – non courant	4 745 123	521 555	739		3 426	(22 364)	16 628	(26 831)	5 238 274
Dettes financières – courant	1 917 964	22 155		(3 092)	133	(3 806)	(16 628)	(6 667)	1 910 059
<b>TOTAL DETTES FINANCIÈRES</b>	<b>6 663 087</b>	<b>543 709</b>	<b>739</b>	<b>(3 092)</b>	<b>3 559</b>	<b>(26 170)</b>		<b>(33 498)</b>	<b>7 148 333</b>

(1) Dont reclassement de la dette crédit-bail en « Passif financier – opération de location » (30659)

dont reclassement de la dette en IFRS 5 (4275)

### 3.19 Dettes d'exploitation

	30/06/2019	31/12/2018
Dettes fournisseurs	363 119	363 748
Dettes sur immobilisations	429 979	605 741
Dettes fiscales et sociales	848 060	714 396
Dettes diverses d'exploitation	20 596	6 070
Produits constatés d'avance	94 583	116 305
Autres dettes diverses	856 231	604 892
<b>TOTAL</b>	<b>2 612 567</b>	<b>2 411 153</b>

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.

30/06/2019	Valeur comptable au bilan	Niveau hiérarchique de juste valeur			
		Juste valeur	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
<b>Évaluation des actifs à la juste valeur</b>					
Titres non consolidés	49 464	49 464			49 464
Instruments financiers dérivés	93 427	93 427		93 427	
Actifs financiers en concession	3 873 997	3 873 997		3 873 997	
Autres actifs financiers	313 939	323 370	117 330	206 040	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 607 699	1 607 699	447 581	1 160 119	
Actifs détenus en vue de la vente					
<b>Évaluation des passifs à la juste valeur</b>					
Dettes financières	7 148 333	7 771 870	5 779 818	1 992 052	
Instruments financiers dérivés	47 804	47 804		47 804	
<b>31/12/2018</b>					
31/12/2018	Valeur comptable au bilan	Niveau hiérarchique de juste valeur			
		Juste valeur	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
<b>Évaluation des actifs à la juste valeur</b>					
Titres non consolidés	48 437	48 437			48 437
Instruments financiers dérivés	121 691	121 691		121 691	
Actifs financiers en concession	3 980 004	3 980 004		3 980 004	
Autres actifs financiers	272 041	297 600	126 152	171 448	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 075 501	1 075 501	521 375	554 126	
Actifs détenus en vue de la vente					
<b>Évaluation des passifs à la juste valeur</b>					
Dettes financières	6 663 087	7 111 136	5 233 636	1 877 500	
Instruments financiers dérivés	46 940	46 940		46 940	

### 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 transfert vers ou depuis le niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs.

### 3.21 Opérations de *leasehold*

De 1997 à 2002, la RATP a réalisé des opérations de *leasehold*. Dans ce cadre, la RATP a concédé à des investisseurs américains la propriété économique des biens par le biais d'un droit de jouissance des matériels, ce qui leur permet de les amortir et d'en retirer un gain financier grâce à un mécanisme de différé d'imposition. Ce gain financier est partagé entre l'investisseur et la RATP.

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

Les différents contrats qui composent chaque opération sont analysés comme constituant une opération unique, et sont comptabilisés comme tels. Les actifs (dont les dépôts) et passifs liés à ces contrats, générateurs de flux qui se compensent exactement, ont fait l'objet d'une compensation au bilan et au compte de résultat, laissant apparaître en lecture directe un solde, qui correspond au profit global de chaque opération, la *net present value* (NPV). Ce profit est encaissé au moment de la signature des contrats et comptabilisé en produits à étaler, puis constaté linéairement en résultat financier sur la durée du contrat. Au 30 juin 2019, le montant brut des actifs comptabilisés est de 208 millions d'euros et le montant des passifs est de 211 millions d'euros. Ces montants sont compensés à hauteur de 208 millions d'euros, de sorte que le solde net qui en résulte est de 3 millions d'euros.

Au 30 juin 2019, il reste cinq contrats avec deux investisseurs : Bank of America et State Street.

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

- soit par des accords de *defeasance*, qui assurent le droit de compensation entre les dépôts et les dettes correspondantes. Le montant des dépôts correspondants est de 42 millions d'euros au 30 juin 2019;
- soit directement auprès du Trésor américain : le solde de ces dépôts est de 62 millions d'euros au 30 juin 2019.

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

## 3.22 Engagements hors bilan

### 3.22.1 Actifs et passifs éventuels

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

En 2013, la Région Île-de-France a été condamnée par le tribunal administratif de Paris à procéder à la récupération de subventions d'investissement versées aux opérateurs de transport public pour financer l'acquisition d'autobus et d'autocars. Ces subventions ont été qualifiées d'aides d'État illégales par la juridiction administrative, motif pris de leur absence de notification à la Commission européenne. Le Groupe, pour les filiales de RATP Dev, a été informé de cette condamnation par un courrier du président du conseil régional d'Île-de-France du 24 mars 2014, dans lequel il est mentionné un montant estimatif de subventionnement de 21,7 millions d'euros (hors intérêts moratoires) qui aurait été attribué aux filiales du Groupe.

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

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

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

Le Tribunal de l'Union européenne, saisi le 16 mai 2017 par les principaux opérateurs réunis au sein de l'association Optile, dont RATP Dev (via Céobus), ainsi que par la Région Île-de-France, a rejeté le recours des opérateurs par une décision du 12 juillet 2019 (T-330/17). Le Tribunal confirme l'illégalité des aides octroyées en l'absence de notification de celles-ci par la Région Île-de-France. Le Tribunal, sans préjuger de la décision au fond au niveau national, rejette également le moyen relatif au calcul de la prescription car il considère qu'il appartient aux seules juridictions nationales d'ordonner le paiement des intérêts d'illégalité par les bénéficiaires des aides, pour la période durant laquelle elles ont été illégalement versées.

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



### Contrôle Urssaf

Au cours du premier semestre 2018, 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 majoration de retard). L'entreprise conteste formellement le bien-fondé des arguments développés par l'Urssaf. La RATP 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 entend se pourvoir désormais auprès du tribunal de grande instance pour faire valoir sa position. Aucune provision n'a été constatée dans les comptes au 30 juin 2019.

### Contrôle fiscal

L'Epic RATP a fait l'objet d'un contrôle fiscal sur les années 2015 à 2017. Le contrôle s'est terminé au premier semestre 2019, et ne s'est pas traduit par un redressement significatif (environ 0,3 million d'euros).

## 3.23 Transactions avec des parties liées

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

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

	30/06/2019	30/06/2018
Ressources du contrat Île-de-France Mobilités	1 062 137	1 009 977
Ressources des communes pour le maintien de dessertes déficitaires	8 577	9 116
Subventions d'investissement appelées sur l'exercice (État, Île-de-France Mobilités, Région Île-de-France, autres)	362 862	313 685
Emprunts Région Île-de-France souscrits sur l'exercice		
Emprunts Région Île-de-France remboursés sur l'exercice		
Créances sur l'État et les collectivités	378 882	336 000
Créances sur Île-de-France Mobilités (hors IFRIC 12)	57 168	68 960
Dettes envers l'État et les collectivités	126 135	122 860
Dettes envers Île-de-France Mobilités	73 969	10 930
Dettes financières envers la Région Île-de-France	187 340	207 649

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

## 3.24 Informations sectorielles

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

- le secteur « gestionnaire d'infrastructure » (GI) métro et RER de l'Epic RATP : cette activité correspond à la mission de gestionnaire d'infrastructure de réseaux de transport public urbain de voyageurs fixée par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009;
- le secteur « opérateur de transport » (OT), correspondant aux activités d'exploitation de services de transport de voyageurs du Groupe exercées par la RATP en Île-de-France et par ses filiales en France et à l'étranger. Les fonctions support de la maison mère sont intégrées dans le périmètre de cette activité, y compris pour le support apporté au gestionnaire d'infrastructure, qui fait, par conséquent, l'objet de conventions de cessions internes.

Ces deux secteurs d'activité correspondent aux secteurs revus régulièrement par le 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'Epic RATP.

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

Pour l'établissement des informations sectorielles, le principe directeur est celui de l'affectation directe des différents postes ou flux. Lorsque cela n'est pas possible, au motif que ces postes ou flux seraient gérés par l'une ou l'autre des deux activités et à ce titre lui seraient comptablement imputés à l'origine, des conventions de cessions internes entre les deux établissements ont été mises en place, conformément à l'usage refacturable à l'autre activité. De telles conventions cadrent notamment le périmètre de la cession, les principes de sa valorisation et de sa facturation.

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

### 3.24.1 Informations par secteurs opérationnels relatives au compte de résultat

Au 30 juin 2019	Gestionnaire d'infrastructure	Transport	Éliminations	Total
Chiffre d'affaires externe	171	2 965 505		2 965 676
Chiffre d'affaires intersecteur	456 734	168 242	(624 976)	–
Chiffre d'affaires	456 905	3 133 747	(624 976)	2 965 676
Excédent brut d'exploitation	256 305	222 673		478 978
Résultat opérationnel	136 107	110 706		246 813
Dotations aux amortissements	(120 526)	(105 679)		(226 204)

Au 30 juin 2018	Gestionnaire d'infrastructure	Transport	Éliminations	Total
Chiffre d'affaires externe	456	2 786 447		2 786 903
Chiffre d'affaires intersecteur	446 494	156 825	(603 319)	–
Chiffre d'affaires	446 950	2 943 272	(603 319)	2 786 903
Excédent brut d'exploitation	252 910	158 089		410 999
Résultat opérationnel	134 629	77 767		212 396
Dotations aux amortissements	(117 626)	(66 916)		(184 541)

### 3.24.2 Informations par secteurs opérationnels relatives au bilan

Au 30 juin 2019	Gestionnaire d'infrastructure	Transport	Total
Immobilisations incorporelles et corporelles nettes	5 092 175	2 392 277	7 484 453
Subventions d'investissement	2 557 399	4 654 738	7 212 137
Investissements corporels et incorporels	261 522	394 151	655 673
Acquisition de biens mis en concession		56 604	56 604
Total actif	5 512 734	10 821 721	16 334 455

Au 31 décembre 2018	Gestionnaire d'infrastructure	Transport	Total
Immobilisations incorporelles et corporelles nettes	5 045 340	2 047 828	7 093 168
Subventions d'investissement	2 502 054	4 469 944	6 971 998
Investissements corporels et incorporels	261 522	394 151	655 673
Acquisition de biens mis en concession	–	224 845	224 845
Total actif	5 456 249	9 709 453	15 165 702



### 3.25 Sociétés du Groupe

Pôle Transport	Pays	% de contrôle	% d'intérêt	Méthode	Commentaires
RATP	France	100,00	100,00	IG	Entité mère
Alpbus Fournier	France	100,00	100,00	IG	
Autocars du Cambrésis	France	96,17	96,17	IG	
Autocars Finand	France	100,00	100,00	IG	
Autocars Finand Parmentier	France	100,00	100,00	IG	
Autoline Toscane	Italie	100,00	100,00	IG	
Aventour	France	100,00	100,00	IG	
Bath Bus Company	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Bombela Operating Company	Afrique du Sud	63,42	63,42	IG	
Bournemouth Transport	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Cambrésis Bus	France	96,17	96,17	IG	
CAMCO	Arabie saoudite	80,00	80,00	IG	
Cars Dunois	France	100,00	100,00	IG	
Cars Perrier	France	100,00	100,00	IG	
Casa Tram	Maroc	100,00	100,00	IG	
Céobus	France	100,00	100,00	IG	
Champagne Mobilités	France	100,00	100,00	IG	
Chemin de fer Cambrésis	France	96,17	96,17	IG	
Cité Bleue	France	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
Compagnie transilienne du transport et de la mobilité	France	100,00	100,00	IG	
CSR	France	100,00	100,00	IG	
CTB	France	100,00	100,00	IG	
CTCM	France	100,00	100,00	IG	
CTGMVA	France	100,00	100,00	IG	
CTLB	France	100,00	100,00	IG	
CTPC	France	100,00	100,00	IG	
CTPL	France	90,00	90,00	IG	
CTVH	France	100,00	100,00	IG	
CTVMI	France	100,00	100,00	IG	
CTY	France	100,00	100,00	IG	
DL Entreprises	France	100,00	100,00	IG	
Dunois Voyages	France	100,00	100,00	IG	
El Djazair	Algérie	100,00	100,00	IG	
EM Services	France	90,00	90,00	IG	
EMS Rennes	France	90,00	90,00	IG	
FlexCité	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité 77	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité 91	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité 92	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité 93	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité 94	France	97,00	97,00	IG	

<b>Pôle Transport</b>	<b>Pays</b>	<b>% de contrôle</b>	<b>% d'intérêt</b>	<b>Méthode</b>	<b>Commentaires</b>
FlexCité 95	France	85,60	85,60	IG	
FlexCité TAD	France	100,00	100,00	IG	
Gem'Bus	France	100,00	100,00	IG	
Gest SpA	Italie	100,00	100,00	IG	
H R Richmond Ltd	Angleterre	100,00	100,00	IG	
HelvéCie SA	Suisse	100,00	100,00	IG	
Hong Kong Tramway	Hong Kong	50,50	50,50	IG	
Hong Kong Tramway Engineering	Hong Kong	50,00	50,00	MEE	
Ixxi 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	
McDonald Transit Associates	États-Unis	83,41	83,41	IG	
Metrolab	France	50,00	50,00	Autre	Activité conjointe. Intégrée en quote-part ligne à ligne
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	
Mumbay	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	
Public Transportation Company	Arabie saoudite	20,00	20,00	MEE	
Qatar Metro	Qatar	32,50	32,50	MEE	
RATP Capital Innovation	France	100,00	100,00	IG	
RATP Coopération	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Asia Pacific PTE Ltd	Singapour	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Canada	Canada	100,00	100,00	IG	
RATP Dev France Investissement	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev France Services	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Italia	Italie	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Lorient Agglomération	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Manille	Philippines	99,99	99,99	IG	
RATP Dev Middle East	Émirats arabes unis	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Saudi Arabia	Arabie saoudite	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Suisse	Suisse	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Suisse TP	Suisse	100,00	100,00	IG	
RATP Dev UK	Angleterre	100,00	100,00	IG	
RATP Dev USA LLC	États-Unis	100,00	100,00	IG	





Pôle Transport	Pays	% de contrôle	% d'intérêt	Méthode	Commentaires
RATP Développement	France	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 Smart Systems (ex-Ixxi)	France	100,00	100,00	IG	
RD14	France	100,00	100,00	IG	
RD Angers	France	100,00	100,00	IG	Entrée 1 <sup>er</sup> semestre 2019
RD Brest	France	100,00	100,00	IG	Entrée 1 <sup>er</sup> semestre 2019
RDGS	Angleterre	100,00	100,00	IG	
RDK SAS	France	50,00	50,00	MEE	
RDK LLC (Educational City)	Qatar	50,00	50,00	MEE	
RDMT – DC	États-Unis	96,68	96,68	IG	
RDMT – Tucson	États-Unis	96,68	96,68	IG	
RDSL – Urban NY	États-Unis	-00,00	100,00	IG	
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	-
Selwyns	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Seoul Metro Line 9	Corée	36,00	36,00	MEE	
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	
SQYBUS	France	89,52	89,52	IG	
STD de la Marne	France	100,00	100,00	IG	
STILE	France	100,00	100,00	IG	
STIVIMMO	France	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
STIVO	France	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
STS	France	51,00	51,00	IG	
TFT SpA	Italie	11,71	11,71	MEE	
TIMBUS	France	50,02	50,02	IG	
TOT – The Original Sight Tour Limited	Angleterre	100,00	100,00	IG	
TP2A	France	51,00	51,00	IG	
Tram di Firenze	Italie	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	



<b>Pôle Transport</b>	<b>Pays</b>	<b>% de contrôle</b>	<b>% d'intérêt</b>	<b>Méthode</b>	<b>Commentaires</b>
Voyages Taquet	France	100,00	100,00	IG	
VTCL	Chine	45,00	45,00	MEE	
VTR China	Chine	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
VTR Consulting	Chine	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
VTR India	Inde	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
VTR Korea	Corée	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
Wizway Solutions	France	25,00	25,00	MEE	
<b>Pôle Ingénierie</b>					
Groupe Systra	France	41,92	41,92	MEE	
<b>Pôle Valorisation des espaces</b>					
RATP Connect (ex-Telcité)	France	100,00	100,00	IG	
RATP Real Estate (ex-SEDP)	France	100,00	100,00	IG	
RATP Travel Retail (ex-Promo Métro)	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	

### 3.26 Événements postérieurs à la clôture

Néant.

# Rapport des commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2019

Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin 2019 p. 43



Mesdames, Messieurs les actionnaires,

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

- l'examen limité des comptes semestriels consolidés résumés de la RATP, relatifs à la période du 1<sup>er</sup> janvier 2019 au 30 juin 2019, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

Ces comptes semestriels consolidés résumés ont été établis sous la responsabilité du conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d'exprimer notre conclusion sur ces comptes.

## 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 les notes 1.2 et 3.9 de l'annexe, qui exposent le changement de méthode comptable relatif à l'application au 1<sup>er</sup> janvier 2019 de la norme IFRS 16 « Contrats de location ».

## II – Vérification spécifique

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

Les commissaires aux comptes

Paris-la Défense,  
le 2 septembre 2019

KPMG Audit  
Département de KPMG SA

Philippe Arnaud  
Associé

Stéphanie Millet  
Associée

Courbevoie,  
le 2 septembre 2019

Mazars

Lionel Gotlib  
Associé



**GROUPE RATP**  
54, quai de la Rapée  
75599 Paris Cedex 12 · France  
[ratpgroup.com](http://ratpgroup.com)