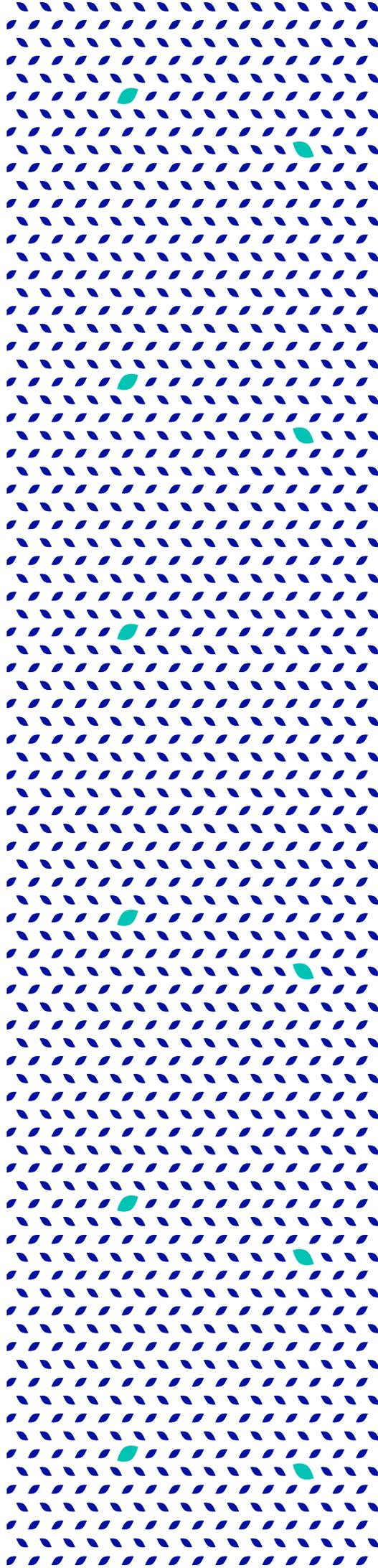




Rapport de gestion — Comptes consolidés

RAPPORT FINANCIER SEMESTRIEL

2021



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 premiers mois de l'exercice.

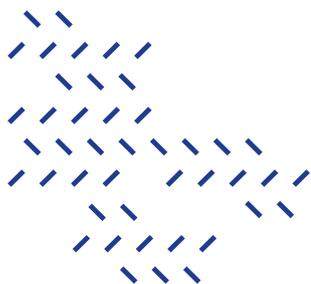
Paris, le 30 juillet 2021

La présidente-directrice générale

Catherine Guillouard

Le directeur financier

Jean-Yves Leclercq



Rapport de gestion

4

Organigramme

5

Résultats financiers

6

États financiers consolidés semestriels

18

État du résultat global

19

Bilan consolidé

21

Tableau des flux de trésorerie consolidés

22

Tableau de variation des capitaux propres

23

Notes annexes

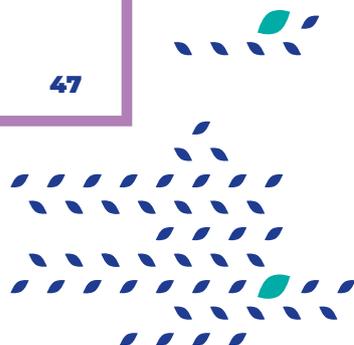
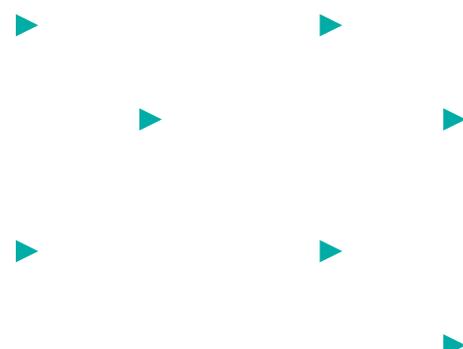
24

Rapport des commissaires aux comptes

46

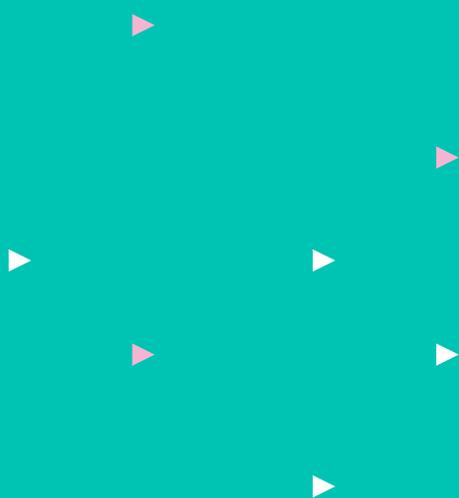
sur l'information financière semestrielle 2021

47





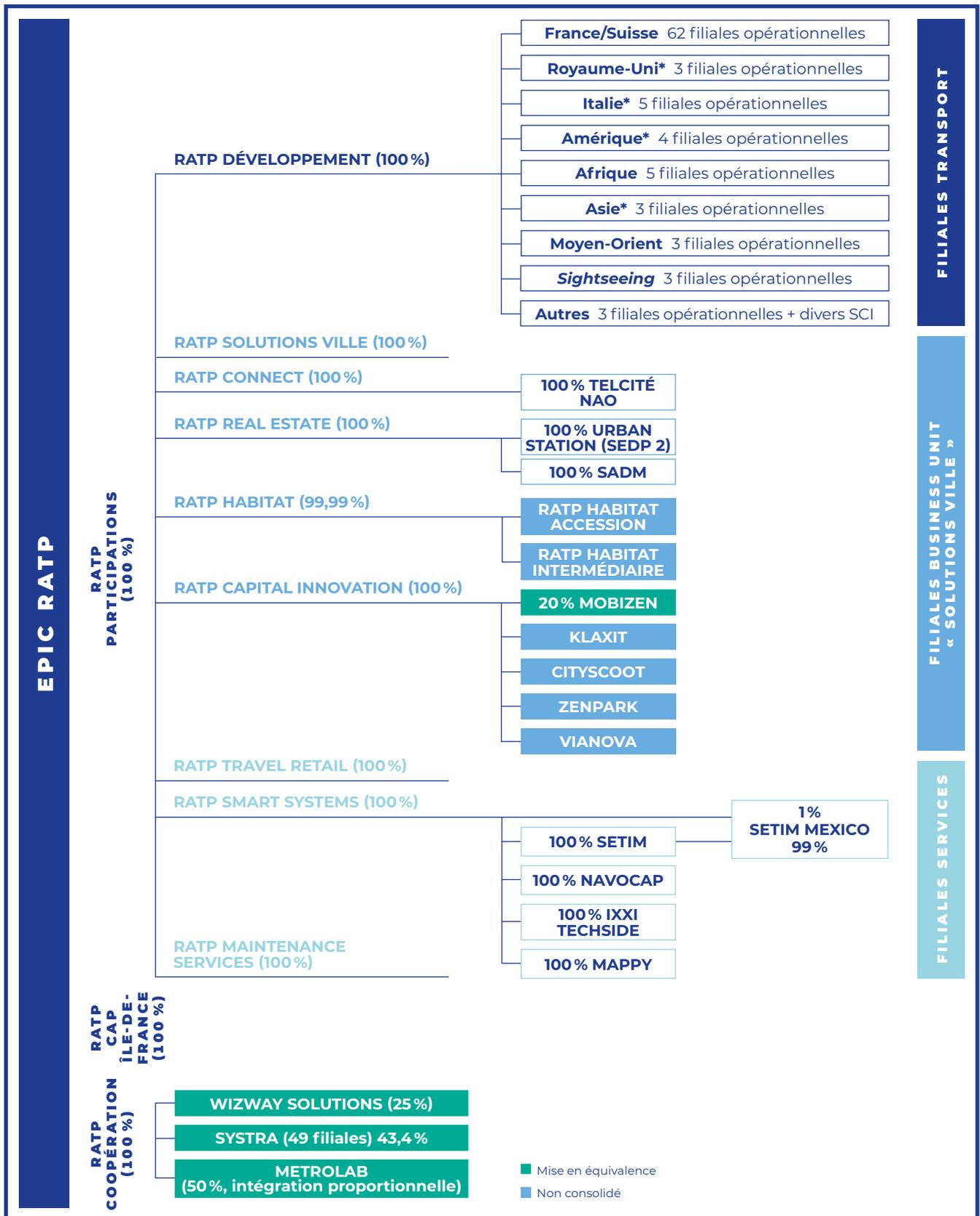
RAPPORT DE GESTION



ORGANIGRAMME	5
RÉSULTATS FINANCIERS	6

Organigramme du Groupe

30 juin 2021



* Filiales détenues par l'intermédiaire d'une holding détenue à 100%.

NB : La liste des filiales du périmètre consolidé est fournie au point 3.24 des annexes aux comptes consolidés.



Résultats financiers

« Plus que jamais, le groupe RATP entend être un partenaire de confiance des villes de demain, plus durables, inclusives et agréables à vivre. »

Catherine Guillouard
Présidente-directrice générale du groupe RATP

Acteur de la mobilité durable reconnu en France comme à l'international, le groupe RATP met chaque jour son expertise au service de la ville et de ses habitants, à travers ses solutions innovantes en matière de services et d'aménagements urbains, d'ingénierie et de gestion d'infrastructures. Comme l'année 2020, le premier semestre 2021 a été marqué par la poursuite de la crise sanitaire et la gestion de ses conséquences. Dans ce contexte, le Groupe s'est fortement mobilisé pour assurer la continuité de ses missions de service public avec un haut niveau de sécurité pour ses salariés et ses voyageurs, tout en poursuivant sa stratégie de développement sur les marchés porteurs des mobilités durables et de la ville intelligente, en France et à l'étranger, et en se préparant à la mise en concurrence des bus sur territoire historique de Paris et en petite couronne.

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 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 poursuivrait dans le cadre des conventions en cours à cette date et de celles négociées dans le cadre légal défini jusqu'au 31 décembre 2024 pour les services de bus, jusqu'au 31 décembre 2029 pour les services de tramway et jusqu'au 31 décembre 2039 pour les autres services de transport (métro et RER). Les droits d'exploitation confiés à la RATP sont donc limités dans le temps, et leur renouvellement sera soumis à des appels d'offres aux dates définies par la loi.

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

L'offre et la tarification de transport en Île-de-France sont définies par 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 référence de transport, défini en quantité et en qualité, et reçoit en contrepartie une rémunération d'Île-de-France Mobilités visant à couvrir ses coûts d'exploitation, ses amortissements et la rémunération de ses capitaux engagés.

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 loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 instaure une régulation des activités de gestion d'infrastructures et de sûreté de la RATP par l'autorité de régulation des transports (ART).

La rémunération de l'exercice des missions du Gestionnaire d'infrastructure s'inscrit dans le cadre du décret n° 2020-1752 du 28 décembre 2020 et dans les conditions prévues par les dispositions de l'article L. 2142-17 du Code des transports. La RATP soumet désormais pour avis de l'autorité de régulation des transports la fixation de la rémunération de l'activité de gestionnaire de l'infrastructure pour le contrat, y compris l'activité de gestion technique des parties du réseau de transport public du Grand Paris constituant des prolongements des lignes du réseau métropolitain pour lesquelles la RATP assure l'activité de gestionnaire de l'infrastructure en application de l'article L. 2142-3. À date de l'arrêtés des comptes au 30 juin 2021, l'avis de l'ART est en cours d'instruction, mais n'est pas suspensif pour le versement des rémunérations prévues au contrat.

Dans le cadre du contrat d'exploitation RATP-Île-de-France Mobilités 2021-2024 signé le 16 juin 2021, les ressources de la RATP sont

constituées des rémunérations versées par Île-de-France Mobilités et de recettes complémentaires.

Les rémunérations d'Île-de-France Mobilités comprennent ainsi :

- des rémunérations d'exploitation couvrant l'ensemble des charges prévisionnelles d'exploitation encourues pour la mise en œuvre des obligations contractuelles, figurant au compte d'exploitation prévisionnel de l'opérateur de transport et du gestionnaire d'infrastructures, à l'exception de certaines charges qui sont couvertes à l'euro de façon spécifique (certains impôts et taxes, principalement la contribution économique territoriale et la taxe foncière). Ces rémunérations sont révisibles par actualisation et par avenant. L'indice d'actualisation des rémunérations d'exploitation est la résultante de l'évolution d'indices de prix suivis par l'Insee;
- des rémunérations d'investissement couvrant le financement des charges de capital (dotations aux amortissements et rémunération des capitaux engagés) relatives aux actifs immobilisés et affectés à l'exploitation du service : ces rémunérations sont fixes et forfaitaires pour l'opérateur de transport, révisibles uniquement par avenant; pour le gestionnaire d'infrastructures, cette rémunération couvre les charges de capital relatives à la base d'actifs afférents aux activités régulées, mentionnées à l'article 2 du décret 2020-1752 et fait l'objet d'une régularisation annuelle compte tenu de la valeur réelle de la base d'actifs et du montant des dotations aux amortissements;
- une subvention *lease* spécifique couvrant le financement de l'acquisition des matériels roulants des tramways T3, T5, T6, T7 et T8;
- une rémunération spécifique et transitoire des missions de sûreté couvrant les charges d'exploitation prévisionnelles, y compris les dotations aux amortissements, majorées d'une marge raisonnable : ce mécanisme de rémunération sera revu dans le cadre du processus de régulation, pour y apporter les adaptations nécessaires sur la base des modalités tarifaires qui seront validées par l'autorité de régulation des transports;
- enfin, une rémunération forfaitaire, révisée d'un commun accord avec Île-de-France Mobilités tous les quadrimestres, visant à couvrir les coûts des mesures de protection des voyageurs et des agents rendues nécessaires par le contexte sanitaire.

La RATP et Île-de-France Mobilités ont décidé d'un commun accord, dans le cadre de la négociation du nouveau contrat Île-de-France Mobilités-RATP 2021-2024, de faire évoluer les mécanismes de financement de l'exploitation et des investissements, en vue de les normaliser et d'intégrer les nouvelles dispositions prévues par la loi d'orientation des mobilités :

- les rémunérations, qui étaient auparavant dimensionnées pour dégager une capacité d'autofinancement égale au montant des investissements sur fonds propres prévisionnels, sont désormais fixées pour couvrir strictement les coûts d'exploitation prévisionnels et les amortissements prévisionnels, ainsi que la rémunération des capitaux engagés par l'Epic RATP;
- la rémunération des activités régulées du gestionnaire d'infrastructures est ajustée annuellement pour restituer à Île-de-France Mobilités 50% du résultat courant des activités non régulées du gestionnaire d'infrastructures, conformément à l'article 4 du décret 2020-1752;

- le mode de financement des investissements évolue. Sur la période 2021-2024, la part des investissements financés par des subventions d'Île-de-France Mobilités ou d'autres financeurs (CPER) s'établira à plus de 60 %, contre 45 % sur la période contractuelle précédente (2016-2020). Le montant global des investissements est prévu en croissance de 24 % par rapport au précédent contrat, à 8,4 milliards d'euros en quatre ans, dont 3,4 milliards d'euros en fonds propres investis par l'Epic RATP;
- parallèlement, avec la mise en œuvre du tarif unique qui amplifie la mutualisation des recettes entre opérateurs et réduit le lien entre les recettes directes et les actions de l'opérateur, et en préparation à l'ouverture à la concurrence, le modèle de rémunération de ce contrat s'inscrit dans le cadre d'une convention conclue sur le fondement de l'article R. 1241-22 du Code des transports dans laquelle l'ensemble des recettes directes des titres de transport (hormis les frais de dossier) reviennent à Île-de-France Mobilités. RATP collecte donc désormais les recettes directes en son nom et pour le compte d'Île-de-France Mobilités, à qui elle les reverse intégralement;
- dans ce cadre, le risque commercial (recettes liées au trafic) reste néanmoins partagé entre la RATP et Île-de-France Mobilités, avec la mise en place d'un intéressement aux recettes voyageurs. Pour chaque année du contrat, une prévision en volume des recettes voyageurs est fixée et constitue l'objectif pris en compte pour le calcul de l'intéressement de la RATP. Si cet objectif n'est pas atteint, ou au contraire s'il est dépassé, la RATP reverse à Île-de-France Mobilités, ou perçoit de la part d'Île-de-France Mobilités, 15 % de l'écart à l'intérieur d'une bande passante de +/- 3 % autour de l'objectif, et 10 % hors de cette bande passante. Pour la seule année 2021, le partage des risques s'effectue à 90 %/10 % sans bande passante;
- le risque tarifaire reste supporté par Île-de-France Mobilités : les évolutions du prix de vente des titres de transport donnent lieu à un ajustement de l'objectif de recettes.

L'Epic 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 nouveau contrat, qui fixe des objectifs ambitieux sur la production, la régularité, la qualité de service et la satisfaction des voyageurs. Il prévoit un dispositif renforcé d'incitation financière à l'atteinte de ces objectifs, avec une enveloppe de bonus-malus de +/- 100 millions d'euros, dont 25 millions d'euros consacrés à la perception des voyageurs.

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

Les domaines de compétence des filiales

RATP Participations et ses filiales

Les filiales de **RATP Participations** sont structurées autour de trois pôles :

- Transport (**RATP Dev**).
- Services urbains, avec la business unit **RATP Solutions Ville** (RATP Solutions Ville, RATP Connect, RATP Real Estate, RATP Habitat, RATP Capital Innovation).
- Services (**RATP Smart Systems, RATP Travel Retail, RATP Maintenance Services**).

Pôle « Transport »

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

Le secteur fait appel d'une manière générale aux contributions publiques, tant pour l'exploitation que pour les investissements. Le client (l'autorité organisatrice du réseau) exige généralement à ce titre pour des raisons de gouvernance la constitution de filiales *ad hoc* pour l'exécution du contrat. RATP Dev qui abrite les activités de management et de gestion du portefeuille de contrats détient ainsi 127 sociétés⁽¹⁾ avec des activités opérationnelles réparties dans 13 pays parmi lesquels la France, le Royaume-Uni, l'Algérie, les États-Unis, l'Afrique du Sud et l'Arabie saoudite, qui sont les plus importants en termes de contribution au chiffre d'affaires à fin juin 2021.

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).

Pôle « Services urbains »

La business unit **RATP Solutions Ville** a été constituée pour répondre aux enjeux de la ville de demain, intelligente et durable. La filiale est chargée de développer une offre commerciale de services urbains à destination des villes/collectivités, autour de cinq domaines : immobilier, mobilités urbaines, télécommunications, logistique et énergie. Elle pourra s'appuyer sur les filiales existantes qui couvrent d'ores et déjà une partie de ces expertises essentielles pour répondre aux nécessaires évolutions du modèle urbain.

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

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

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

L'activité dans le domaine de l'immobilier est également portée par **RATP Habitat**, filiale immobilière sociale du Groupe (non consolidée dans les comptes).

(1) Entités consolidées intégralement ou mises en équivalence, déduction faite des établissements stables et des sociétés n'ayant plus d'activité opérationnelle : contrats terminés ou entités destinées à la vente (Open Loop NY, RRS, Dunois Voyages).

RATP Habitat, créée en 1959, construit, réhabilite et gère un patrimoine de logements, commerces et résidences en Île-de-France. Le parc accueille des agents RATP mais également des logements destinés aux collectivités territoriales, à l'État et autres réservataires comme Action Logement.

RATP Habitat propose une offre complète et diversifiée de logements :

- locatifs sociaux familiaux, collectifs ou individuels;
- en résidences étudiantes, jeunes actifs, ou dédiées à des publics spécifiques;
- en locatif intermédiaire, via sa filiale RATP Habitat Intermédiaire;
- en accession à la propriété à prix maîtrisé, via sa filiale RATP Habitat Accession.

RATP Habitat n'est pas consolidée dans les comptes du Groupe (cf. notes annexes aux comptes consolidés, point 2.1.1.1 « Périmètre de consolidation » du rapport de gestion du rapport financier et RSE 2020 – page 124).

S'agissant des télécommunications, la business unit RATP Solutions Ville s'appuie sur **RATP Connect**, filiale spécialisée dans le déploiement de la fibre noire. La fibre est notamment déployée dans les tunnels du métro et du RER en vue de la louer aux opérateurs télécoms, assurances, grands comptes publics et PME. Le réseau représente 70 000 kilomètres de fibres. Telcité NAO est la filiale de RATP Connect portant le contrat de déploiement du réseau 3G/4G dont le déploiement a été finalisé en 2020. Toutes les stations de métro et de RER sont désormais couvertes en 3G/4G.

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

Pôle « Services »

Le pôle se structure autour de trois filiales :

RATP Smart Systems, la filiale « digital » du groupe RATP, spécialisée dans le développement de services d'aide à la mobilité, qui a été créée pour valoriser, en France et à l'international, son savoir-faire dans le domaine des Systèmes de Transports Intelligents (ITS), du *mobility as a service* (MaaS) et appuyer le Groupe dans ces domaines.

Elle conçoit, intègre, exploite et maintient des systèmes de billettique, d'information multimodale et d'aide à l'exploitation. L'entreprise gère également le système billettique de Paris et sa banlieue (12 millions de validations par jour), plus grand réseau multimodal au monde avec la présence de métros, RER, bus et tramways. Via ses filiales Ixxi Techside, Navocap et Setim, RATP Smart Systems bénéficie également d'une présence à Bordeaux, Toulouse, Saint-Étienne et Mexico.

Fin 2020, la société Mappy a été acquise par RATP Smart Systems, pour contribuer au développement du projet de MaaS du groupe RATP. Celui-ci a ainsi élargi son champ de compétences en intégrant le troisième acteur de la mobilité du quotidien en France après Google Maps et Waze. Les services digitaux du groupe RATP et de Mappy proposent déjà à leurs utilisateurs des trajets de porte à porte pouvant associer plusieurs modes de transport. Il s'agit dorénavant de combiner les services dans une même application et d'y inclure la possibilité de réserver et de payer, directement à partir d'un téléphone mobile, ses trajets.

L'ensemble doit ainsi proposer des nouveautés pour les clients :

- en Île-de-France, depuis le 15 juin 2021, la nouvelle application Bonjour RATP! utilise la cartographie Mappy avec 150 000 points d'intérêt référencés, en plus des arrêts de bus et de tramways des stations de métro et des gares RER. Il est également possible de louer un des 20 000 Vélib' et réserver une voiture avec la plateforme de VTC française Marcel; il s'agit de la première étape d'une application qui se veut sans couture, plus fluide et plus simple;
- à l'échelle du pays, intégration dans le comparateur multimodal de Mappy de nouveaux partenaires et déploiement d'une offre combinée voiture, parking relais et transports en commun pour mieux répondre aux enjeux environnementaux et d'accessibilité des territoires;
- et pour les autorités organisatrices de transports et les collectivités, une application RATP Smart Systems de MaaS clés en main. Les solutions de mobilité qui y figureront seront adaptées à la réalité du territoire.

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

RATP Maintenance Services, précédemment détenue par RATP Dev, ayant fait l'objet d'une cession intragroupe au 31 décembre 2020. RATP Maintenance Services est un acteur de la maintenance multitechnique, tant sur le segment historique des ascenseurs et escaliers mécaniques que sur les contrats d'installation et de maintenance de sécurité des bâtiments et des personnes pour les aéroports, les clients publics (collectivités, hôpitaux) et privés (grands ensembles de logements).

RATP CAP Île-de-France

RATP CAP Île-de-France, créée en 2020, est en charge de préparer les premiers appels d'offres menés par Île-de-France Mobilités sur le bassin historique de la RATP (le territoire de Paris et la première couronne) et tout particulièrement sur le réseau bus, mais aussi au rythme du calendrier commercial sur les modes tramway, tram-train et ferroviaire. Le gain d'un appel d'offres conduit systématiquement, à la demande de l'autorité organisatrice, Île-de-France Mobilités, à la création d'une filiale dédiée pour assurer l'exploitation du réseau de transport. RATP CAP Île-de-France pourra porter les parts du groupe RATP dans ces filiales dédiées.

La réponse à l'appel d'offres des lignes L16 et L17 du Grand Paris Express (métro automatique) est en revanche assurée par RATP Développement dans le cadre de son partenariat avec les groupes ComfortDelGro et Alstom.

RATP Coopération et ses participations

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

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

2 887 M€
de chiffre d'affaires
consolidé Groupe
(2 746 M€ en 2020)

Contribution des filiales
637 M€
(22,1% du CA consolidé)
(590 M€ en 2020)

EBIT Groupe
171 M€
(57 M€ en 2020)

Résultat net part du Groupe
105 M€
(-88 M€ en 2020)

1 094 M€
Investis par le Groupe
dont **840 M€** en Île-de-France au titre du plan
quinquennal d'investissement, contre 703 millions
d'euros en 2020, et 195 millions d'euros réalisés pour
le compte de la Société du Grand Paris (ligne 14 Sud)

Capacité d'autofinancement
504 M€
(409 M€ en 2020)

1 — Les principales évolutions en 2021

En 2021, la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19 a encore fortement affecté les comptes du groupe RATP. L'impact de la crise sanitaire sur le résultat net du Groupe s'établit à -94 millions d'euros (-77 millions d'euros pour l'Epic et -16 millions d'euros pour les filiales). L'impact 2021 de la crise sanitaire est néanmoins plus faible qu'au premier semestre 2020 (-117 millions d'euros sur le résultat net du Groupe).

Epic RATP

Les activités de l'Epic RATP restent touchées par la crise sanitaire en 2021, même si son impact a été moins marqué qu'en 2020. L'impact du troisième confinement national (printemps 2021) a eu un impact moindre sur le trafic que celui du printemps 2020. Ainsi, le trafic voyageur s'améliore de +19 % par rapport à 2020 mais reste toutefois sensiblement inférieur à son niveau d'avant crise (-42 %). La crise sanitaire génère également un manque à gagner de 19 % sur les recettes annexes (commerces, publicité, OrlyVal, etc.) par rapport au niveau d'avant crise, mais les pertes subies en 2021 sont moindres qu'en 2020.

La RATP est en discussion avec son autorité organisatrice en vue de convenir de la restitution des économies opérationnelles réalisées du fait des demandes d'adaptation de l'offre décidées par Île-de-France Mobilités durant le premier semestre, suite aux mesures de couvre-feu et de reconfinement mises en œuvre dans le cadre de l'urgence sanitaire.

Au total, la perte de résultat net liée à la crise sanitaire est évaluée à -77 millions d'euros au premier semestre 2021, contre -90 millions d'euros au premier semestre 2020, entraînant une variation positive du résultat net de l'Epic de +12 millions d'euros.

Les investissements de l'Epic marquent une dynamique d'investissement soutenue. La RATP est pleinement mobilisée pour mettre en œuvre le programme d'investissements ambitieux du nouveau contrat 2021-2024 avec Île-de-France Mobilités. Le total des investissements réalisés par l'Epic en Île-de-France s'élève à 1 041 millions d'euros, en progression de +18 % par rapport à 2020.

Les investissements ont atteint 846 millions d'euros à fin juin 2021, dont 840 millions d'euros sur le périmètre du PQI contractuel. Par ailleurs, l'Epic réalise également des investissements pour le compte de la SGP au titre du prolongement de la ligne 14 au Sud, représentant 195 millions d'euros (non portés au bilan de l'Epic RATP) au premier semestre.

Filiales

Toutes les filiales du Groupe ont été touchées en 2020 par la crise sanitaire mais de manière hétérogène selon leur activité. Bien qu'en réduction par rapport à 2020, ces impacts restent significatifs au premier semestre 2021.

Ils concernent plus particulièrement la France et les opérations de RATP Dev à la suite des mesures de reconfinement prises en début d'année et des secteurs les plus sensibles au contexte sanitaire : le tourisme, les services à la demande, la publicité et les commerces.

Cependant à fin juin, RATP Dev a rouvert toutes les opérations de *sightseeing* opérées avant la crise, après avoir restructuré son offre et repensé son modèle économique pour répondre aux nouveaux usages (digitalisation) et au défi d'un retour long à la normale pour le tourisme international urbain (calé à l'horizon 2024-2025 comme dans le secteur aérien). Les réseaux ont à ce titre repris avec la nouvelle marque commerciale Tootbus.

RATP Dev a mené en 2020 et poursuit des discussions avec ses différentes autorités organisatrices en vue de convenir du partage des impacts sur les recettes de la chute de la fréquentation.

D'un point de vue général, les accords se fondent sur la prise en charge par le client des écarts de recettes (hors bande passante) et de la restitution par RATP Dev des économies réalisées. RATP Dev n'est généralement pas destinataire d'aides sectorielles en dehors des dispositifs de chômage partiel en France et d'aides perçues aux États-Unis principalement.

L'activité commerciale conserve un niveau très dynamique, comme déjà constaté en 2020.

Sur les autres filiales :

- l'activité de RATP Travel Retail (concessions commerciales en gares et stations) demeure fortement impactée par les mesures de confinement; la reprise réelle de l'activité est espérée sur le dernier trimestre de l'année;
- les sociétés du portefeuille de RATP Capital Innovation, notamment Cityscoot, Zenpark, Klaxit et Communauto ont engagé une reprise de leur activité depuis l'assouplissement des restrictions sanitaires.

Sur le plan financier, l'effet de la crise à fin juin s'élève à :

- -54 millions d'euros en chiffre d'affaires, réparti comme suit :
 - -50 millions d'euros sur RATP Dev (-15 millions d'euros en France, -19 millions d'euros sur la *sightseeing* et -16 millions d'euros à l'international);
 - -4 millions d'euros sur les autres filiales.
- -16 millions d'euros en EBIT :
 - -10 millions d'euros sur RATP Dev;
 - -3 millions d'euros sur Systra;
 - -3 millions d'euros sur les autres filiales.

Ces impacts sont globalement en diminution de 40% par rapport au premier semestre 2020.

1.1. Pour le transport

1.1.1 Epic

Évolutions du contrat Île-de-France Mobilités-RATP : avenants 2021

Les résultats à fin juin 2021 n'intègrent pas d'avenant au contrat d'exploitation Île-de-France Mobilités-RATP 2021-2024, qui a été signé le 16 juin 2021, mais tiennent compte de l'impact de deux délibérations du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités prises en février et avril 2021. Ces délibérations impactent la rémunération de la RATP à hauteur de +17 millions d'euros par rapport à la maquette financière du contrat, dont principalement : des évolutions d'offre liées au prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, des évolutions d'offre bus et RER B, les travaux RVB et Castor, et des développements et transformations dans le système Comutitres.

Évolution du trafic

En 2021, le trafic RATP sur le périmètre de l'Epic s'élève à 1034 millions de voyages (MV) en hausse de +167 MV par rapport à juin 2020. Il reste toutefois fortement impacté par la crise sanitaire de Covid-19, avec une baisse de -744 MV (-42,0%) par rapport à 2019.

Cette évolution du trafic au premier semestre résulte de trois causes majeures :

- **une baisse due à l'épidémie de Covid-19 et aux mesures sanitaires associées en 2021, à hauteur de -744 MV.** En 2021, l'année est marquée par un couvre-feu sur le premier semestre ainsi qu'un confinement en mars et l'application de

règles sanitaires rigoureuses. La faiblesse du trafic résulte des impacts directs et indirects des mesures prises pour endiguer l'épidémie : réduction des déplacements, ralentissement de l'économie, forte baisse du tourisme, évolution des habitudes de travail, avec la montée en puissance du télétravail, développement accéléré des mobilités individuelles, et notamment des mobilités douces (vélo, trottinette, etc.) stimulé par les aménagements cyclables supplémentaires et temporaires;

- **le contre-effet de l'impact de l'épidémie au premier semestre 2020 de +839 MV;**
- **le contre-effet du mouvement social de début 2020.** Les grèves contre le projet gouvernemental de réforme du régime des retraites ont impacté le trafic de janvier et février 2020 avec une perte de trafic estimée à 75 MV en 2020, soit -2,3% du trafic.

Le trafic semestriel du métro affiche une hausse de +22% par rapport à juin 2020 (+76 MV), attribuable à un confinement moins strict qu'au printemps 2020 et à la reprise de l'activité touristique. Le trafic du métro était presque nul lors du premier confinement (-96% en avril et -85,5% en mai). Néanmoins, comparé à 2019 le niveau reste inférieur de -42% sur le premier semestre.

L'évolution du trafic du RER est positive par rapport à l'année 2020 (+16% ; +19 MV), mais il reste nettement inférieur à l'année 2019 (-47% ; -127 MV).

Le réseau de surface en Île-de-France connaît une hausse de son trafic (+18% ; +73 MV). Le trafic reste inférieur de -32% à son niveau de 2019, baisse moindre que celle des réseaux ferrés, du fait d'un impact moins négatif en 2020 de la grève mais également de la crise sanitaire, qui a conduit à un report partiel du trafic vers les modes de surface.

1.1.2 Les autres évolutions en France

Pour RATP Dev, la croissance en France est portée par les contrats en portefeuille et par l'effet du contrat du réseau Tro Bo Kimperle (Quimperlé communauté) gagné en 2020.

Au 30 juin 2021, RATP Dev a par ailleurs :

- remporté des contrats interurbains et de transport à la demande dans l'Oise et la Haute-Savoie;
- enregistré le prolongement de ses contrats à Aix-les-Bains et Vienne;
- renouvelé les contrats de Boulogne-sur-Mer (CTB) pour une durée de six ans et huit mois avec extension du Service à la demande, du marché Grand-Reims (Champagne Mobilité) avec un périmètre élargi et de l'interurbain Centre (STI Centre).

Le Groupe poursuit enfin une intense activité commerciale en Île-de-France, avec la poursuite des appels d'offres dans le cadre du processus d'ouverture à la concurrence du réseau Optile (bus de grande couronne).

1.1.3 Les autres évolutions à l'international

- Aux États-Unis, RATP Dev renouvelle avec succès ses positions défensives mais n'a pas remporté à date de nouveaux contrats.
- Au Royaume-Uni, RATP Dev a globalement renouvelé ses positions, dans la continuité des succès remportés en 2020.
- En Belgique, **le démarrage du nouveau contrat** pour l'exploitation de bus touristiques de Bruxelles est de nouveau décalé à fin 2021 en raison de la crise sanitaire.
- En Italie, le Conseil d'État a rendu sa décision, définitive, validant **la conformité en tous points de l'offre relative au**

contrat Toscane. Les négociations sont en cours avec les opérateurs sortants et la région Toscane sur le transfert des biens, préalable au lancement du contrat unique.

- En Algérie, RATP El Djazaïr finalise les discussions avec le client en vue de signer le décompte général et définitif contractuel, à la suite du non-renouvellement du contrat d'exploitation du métro de la capitale.
- En Égypte, la reprise de l'exploitation de la ligne 3 du métro du Caire est effective depuis juin, et un contrat confiant à RATP Dev l'exploitation du LRT desservant la nouvelle capitale a été signé en mars. La date de démarrage de ce contrat n'est pas définie à ce stade.
- En Arabie saoudite, **RATP Dev** poursuit la période de mobilisation sur le métro de Riyad à la suite de la décision du client de décaler à nouveau les ouvertures des lignes 1 et 2 (en lien avec la crise sanitaire). Un décalage de six mois sur la marche à blanc de la L1 (janvier 2023) et de la L2 (avril 2022) est dorénavant prévu.

1.2 Pour les services urbains

Les travaux de structuration du groupe RATP Solutions Ville se poursuivent sur le premier semestre.

Immobilier

RATP Real Estate, dans son rôle de gestionnaire des sites du Groupe, a accompagné le déconfinement des locaux tertiaires (plan de communication et guide utilisateurs).

RATP Real Estate a par ailleurs géré la mise à l'arrêt des chantiers au début du confinement du printemps puis le redémarrage des travaux sur les projets en cours, notamment :

- le site industriel de Vaugirard (création d'un quartier organisé autour d'une nouvelle rue en 2026 avec deux ateliers de maintenance, des logements certifiés « Habitat et Environnement » et une structure multi-accueil dédiée à la petite enfance);
- les travaux bâtimentaires du programme de transition énergétique des centres bus exploités par l'Epic;
- le réaménagement des immeubles tertiaires dont les travaux sont portés par la filiale **Urban Station (SEDP2)**, notamment le siège social de la RATP à la gare de Lyon.

Mobilités urbaines

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

- **Klaxit** enregistre une forte reprise des trajets et va lancer une dizaine d'expérimentations via son programme « Tous covoitureurs » à la rentrée de septembre 2021 pour accélérer son développement (interventions sur les bassins d'emplois d'entreprises et actions marketing grand public);
- le déconfinement en mai a également permis à **Cityscoot** de bénéficier d'une reprise rapide de son activité. Le marché des scooters électriques enregistre l'arrivée de concurrents à Paris, Lime au premier trimestre, Ecooltra et Yego au deuxième trimestre; la ville de Paris envisage de lancer un appel d'offres en fin d'année pour encadrer le nombre d'opérateurs et de scooters;
- **Zenpark** : l'activité repart progressivement au premier trimestre.

Télécommunications

En ce qui concerne l'ensemble **RATP Connect**, la nouvelle phase du projet 3G/4G (reprises antennaires) gérée par **Telcité NAO** a pris du retard suite aux confinements successifs.

Un autre programme au service des voyageurs d'Île-de-France a été lancé en 2019 en partenariat avec l'Epic RATP pour une installation de bornes Wi-Fi en gares et stations, qui porte le total de stations équipées à date à 96 stations (soit +88 stations équipées depuis le début du projet).

RATP Connect participe à la consultation de la Société du Grand Paris en vue de l'attribution de la concession d'exploitation et de maintenance du futur réseau de fibres du Grand Paris Express.

Logistique

Le Groupe avait conçu en 2020 une offre innovante de mixité fonctionnelle au sein des sites industriels et notamment des centres bus RATP. Inoccupés pendant la journée lorsque les bus circulent, certains de ces centres pouvaient à ce titre devenir des surfaces idéales pour faciliter le transfert de marchandises de véhicules lourds à des véhicules légers et ainsi faciliter la livraison « du dernier kilomètre ».

Suite à un appel à candidatures, Chronopost et Amazon ont été sélectionnés pour exploiter les premiers sites en 2021.

Énergie

Le groupe RATP répond aux côtés du groupe Engie à l'appel d'offres lancé par la Ville de Paris en vue de l'attribution de la concession de service public portant sur la production, le transport, le stockage et la distribution d'énergie frigorifique de la ville.

1.3 Pour les services

- **RATP Smart Systems** poursuit sa trajectoire de développement, autour de trois axes :
 - **le développement du MaaS** avec l'acquisition de Mappy début novembre 2020 dans la perspective de combiner les services digitaux du Groupe et de cette nouvelle filiale pour proposer des trajets porte à porte pouvant associer plusieurs modes de transport. Ainsi, l'app RATP est devenue Bonjour RATP! intégrant de nouveaux partenaires de la mobilité (VTC Marcel et Velib') et la cartographie Mappy; le service Mappy lui-même délivre de nouvelles fonctionnalités pour les utilisateurs du vélo;
 - **l'offre au service du groupe RATP** sur l'évolution et la maintenance de sa billettique et les projets de l'usine digitale;
 - **le développement en France et à l'international** :
 - l'activité de Navocap avec l'exécution du contrat de Nantes,
 - le contrat de billettique sur la ligne 3 du métro de Hanoï,
 - la poursuite des autres contrats en Amérique latine et au Sénégal (Dakar);
- **RATP Travel Retail** continue d'être impacté par la crise sanitaire, du fait des importantes restrictions de déplacements en Île-de-France sur le premier semestre, qui ont fortement réduit l'activité des commerçants en gares et stations;
- **RATP Maintenance Services**, précédemment détenu par RATP Dev, a été cédée à RATP Participations fin 2020 et a intégré le pôle « Services ». Cette activité de maintenance et de services (ascenseurs, escaliers mécaniques, équipements de sécurité) est également sensible à la crise sanitaire, du fait des secteurs d'activité de ses principaux clients (grands magasins, aéroports, autorités de transport).

1.4 Pour l'ingénierie

Une forte activité a été maintenue sur les grands contrats en cours de Systra, sans ralentissement notable. Sur le premier semestre, l'activité a été plus particulièrement portée par le Royaume-Uni (projet HS2) et la France.

L'activité commerciale est supérieure à celle de l'année dernière à la même période. Le montant des prises de commandes est passé à 395 millions d'euros à fin juin 2021, principalement porté par le Royaume-Uni et la France avec notamment :

- des extensions de commandes sur le projet HS2 (ligne à grande vitesse britannique) pour 96 millions d'euros;
- de nouvelles tranches sur les tronçons L15 est et ouest du Grand Paris Express (12,5 millions d'euros) et le contrat pour l'extension du tramway de Tours (7,5 millions d'euros).

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

Systra SA et sa filiale à 100 %, la société Systra France SASU, ont signé le 25 mars 2021 un traité d'apport partiel d'actifs sous conditions suspensives aux termes duquel Systra SA a transféré les activités de l'unité d'affaire France à la nouvelle société Systra France. À l'issue d'un processus d'information des tiers et d'agrément, l'apport a été approuvé par décision de l'associé unique de Systra France du 31 mai 2021, date effective de réalisation de cette opération. Systra SA abrite dorénavant les seules activités de holding opérées pour le compte des entités du Groupe.

2.1. Chiffre d'affaires consolidé

En millions d'euros	30/06/2020	30/06/2021	Variations
Transport	2 711	2 854	143
RATP (a)	2 145	2 242	98
Filiales	567	612	45
Services urbains	15	15	0
Services	19	17	(2)
RATP (a') : mandat de gestion RATP Travel Retail	11	8	(3)
Filiales de services	8	9	1
Ingénierie (groupe Systra)⁽¹⁾			
Groupe RATP (b)	2 746	2 887	141
Contribution des filiales (b - a - a')	590	637	47
Contribution des filiales en %	21 %	22 %	

(1) Mise en équivalence.

Le chiffre d'affaires du Groupe est en hausse de +141 millions d'euros (soit +5,1 %), dont +94 millions d'euros au titre de l'Epic et +47 millions d'euros au titre des filiales.

La crise sanitaire du Covid-19 impacte le chiffre d'affaires 2021 du Groupe à hauteur de -130 millions d'euros dont -77 millions d'euros pour l'Epic et -54 millions d'euros pour les filiales. En 2020 l'impact était de -224 millions d'euros, dont -134 millions d'euros pour l'Epic et -90 millions d'euros pour les filiales. **La variation de l'impact du Covid-19 sur le chiffre d'affaires 2021 est donc positive et s'établit à +94 millions d'euros.**

2 — Les résultats consolidés de 2021

Les résultats consolidés restent fortement impactés par la crise sanitaire du Covid-19 :

- le chiffre d'affaires est en hausse de +5,1 % par rapport à 2020 à 2 887 millions d'euros (-2,7 % hors effets de conversion des devises). Cette hausse provient principalement des activités de transport du Groupe (+105 millions d'euros, soit +4,9 % pour l'Epic et +45 millions d'euros soit +7,9 % pour les filiales transport);
- le résultat opérationnel, à 171 millions d'euros, est en hausse de +114 millions d'euros par rapport à 2020;
- le résultat net part du Groupe, à +105 millions d'euros, est en hausse de +193 millions d'euros par rapport à 2020;
- les capitaux propres augmentent de 201 millions d'euros par rapport à 2020 et atteignent 4 828 millions d'euros, en lien avec les résultats de la période, majorés des écarts actuariels et minorés des effets de conversion;
- l'endettement net consolidé est en hausse de +146 millions d'euros par rapport à 2020, principalement du fait d'effets habituels de saisonnalité, et atteint 5 690 millions d'euros.

Les investissements bruts (avant subventions) du Groupe s'élèvent à 1 094 millions d'euros. Hors investissements réalisés pour le compte de la SGP (195 millions d'euros au titre de la ligne 14 Sud), ils s'élèvent à 899 millions d'euros, un niveau en forte croissance par rapport au premier semestre 2020 (755 millions d'euros).

a) **Le chiffre d'affaires de l'activité « transport » évolue de +143 millions d'euros, dont +98 millions d'euros pour l'Epic et +45 millions d'euros pour les filiales.**

La contribution de l'Epic RATP s'établit à 2 242 millions d'euros en 2021.

La hausse du chiffre d'affaires hors recettes annexes est de +64 millions d'euros. Cela s'explique principalement par le contre-effet de la grève de janvier 2020 (+63 millions d'euros), la variation positive de l'impact du Covid-19 (+34 millions d'euros), l'indexation contractuelle de la rémunération (+25 millions d'euros) et l'accroissement d'offre résultant des

délibérations de février et avril 2021 qui représente un supplément de chiffre d'affaires de +17 millions d'euros. Ces effets sont partiellement compensés par l'impact du nouveau contrat (rebasage des rémunérations, nouveau modèle économique) sur les rémunérations forfaitaires de -47 millions d'euros, et par l'impact de la réforme de la fiscalité locale qui se traduit par une baisse des taxes compensées par la rémunération R12 de -29 millions d'euros.

Les **recettes annexes** sont en hausse de +34 millions d'euros (+33 %). L'impact négatif de la crise sanitaire du Covid-19 (-31 millions d'euros) en 2021 notamment sur la publicité, est compensé par les contre-effets de la crise sanitaire en 2020 (+57 millions d'euros) et de la grève de janvier 2020 (+8 millions d'euros).

La contribution des filiales s'établit à 612 millions d'euros, en hausse de +45 millions d'euros par rapport à fin juin 2020, malgré un impact négatif de -13 millions d'euros de la conversion des devises.

Cette hausse provient principalement de la réduction de l'impact du Covid-19 (+36 millions d'euros), essentiellement supporté par RATP Dev.

Hors effet conversion et effet Covid-19, le chiffre d'affaires des filiales aurait progressé de +22 millions d'euros principalement en raison de l'effet année pleine des contrats démarrés en 2020 aux États-Unis, en Égypte et en France et de l'évolution contractuelle des activités en portefeuille, net de la fin des opérations menées sur le métro d'Alger.

- b) **Le chiffre d'affaires de l'activité « Services urbains » est resté stable à 15 millions d'euros.**
- c) **Le chiffre d'affaires de l'activité « Services » évolue de -2 millions d'euros.** La croissance de l'activité des filiales de services est principalement portée par RATP Smart Systems.
- d) **Le chiffre d'affaires consolidé de l'activité « Ingénierie » est nul aux bornes du Groupe du fait de la méthode de consolidation de Systra, mise en équivalence dans les comptes du groupe RATP.**

2.2. Résultat opérationnel (EBIT)

En millions d'euros	30/06/2020	30/06/2021	Variations
Transport	56	175	119
RATP (a)	111	185	74
Filiales	(55)	(10)	45
Services urbains	6	6	
Services	(2)	(9)	(7)
Ingénierie (Groupe Systra⁽¹⁾)	(3)	(1)	2
Groupe RATP (b)	57	171	114
Contribution des filiales (b - a)	(54)	(14)	40
Contribution des filiales en %	-95 %	-8 %	

(1) Mise en équivalence.

Le résultat opérationnel est en hausse de +114 millions d'euros, dont +74 millions d'euros pour l'Epic RATP et +40 millions d'euros pour les filiales.

- a) **Le résultat opérationnel de l'activité « Transport » évolue de +119 millions d'euros, dont +74 millions d'euros pour l'Epic et +45 millions d'euros pour les filiales.**

La contribution de l'Epic RATP s'établit à 185 millions d'euros en 2021.

Pour l'Epic RATP, l'EBIT s'améliore de +74 millions d'euros, principalement du fait du contre-effet des grèves 2020 de +51 millions d'euros, du moindre impact de la crise sanitaire de +12 millions d'euros et de l'effort de productivité de +19 millions d'euros.

Les frais de personnel représentent 69% des charges d'exploitation. Ils s'élèvent en juin 2021 à 1 345 millions d'euros, en hausse de +51 millions d'euros par rapport à juin 2020, soit +4 %. Leur évolution intègre la hausse des effectifs moyens (+87 ETP soit +3 millions d'euros), les moindres économies de frais de personnel liées à la crise sanitaire en 2021 par rapport à 2020 (+38 millions d'euros), le contre-effet des économies liées à la grève de janvier 2020 (+9 millions d'euros) et l'augmentation de la masse salariale par agent (+0,8 %,

soit +10 millions d'euros). Cette croissance est en partie compensée par des gains de productivité (-12 millions d'euros).

Les dépenses d'énergie sont en hausse par rapport à juin 2020 (+16 millions d'euros) essentiellement en raison de la hausse de l'offre consécutive à la reprise en sortie de crise sanitaire.

La contribution des filiales s'établit à -10 millions d'euros à fin juin 2021.

La contribution des filiales transport augmente de +45 millions d'euros. Cette évolution est essentiellement imputable à la dépréciation partielle du *goodwill* de l'activité de *sightseeing* (-44,5 millions d'euros) constatée dans les comptes du premier semestre 2020.

- b) **L'EBIT de l'activité « Services urbains » est stable à 6 millions d'euros, en lien avec l'activité.**
- c) **L'EBIT de l'activité « Services » baisse de -7 millions d'euros et s'établit à -9 millions d'euros**, du fait notamment d'une saisonnalité défavorable au 30 juin et des coûts de développement du MaaS.
- d) **L'EBIT de l'activité « Ingénierie » évolue de +2 millions d'euros**, porté principalement par l'effet volume enregistré par Systra.

2.3. Résultat net consolidé part du Groupe

En millions d'euros	30/06/2020	30/06/2021	Variations
Transport	(88)	110	198
RATP (a)	(20)	134	154
Filiales	(68)	(24)	44
Services urbains	5	5	(0)
Services	(3)	(9)	(6)
Ingénierie (Groupe Systra⁽¹⁾)	(3)	(1)	2
Groupe RATP (b)	(88)	105	193
Contribution des filiales (b - a)	(68)	(29)	39
Contribution des filiales en %	78 %	- 28 %	

(1) Mise en équivalence.

Le résultat net consolidé part du Groupe s'établit à +105 millions d'euros en juin 2021, dont +134 millions d'euros pour l'Epic RATP et -29 millions d'euros pour les filiales. Il progresse de +193 millions d'euros par rapport à juin 2020 (-88 millions d'euros). Le redressement est plus marqué pour l'Epic que pour les filiales, qui restent fortement impactées par la crise sanitaire.

a) **Le résultat net de l'activité « Transport » s'établit à +110 millions d'euros, en hausse de +198 millions d'euros.** La contribution de l'Epic s'établit à +134 millions d'euros, en hausse de +154 millions d'euros. Au-delà de l'EBIT (+171 millions d'euros), le résultat net est tempéré par la baisse du résultat exceptionnel (-16 millions d'euros),

qui subit le contre-effet de la cession de Vaugirard (-31 millions d'euros) réalisée en 2020, en partie compensé par la cession d'Arnold Netter en 2021 (+12 millions d'euros).

- b) **La contribution des filiales au RNPG est de -24 millions d'euros à fin 2021, soit une hausse de +44 millions d'euros.** La tendance suit celle de l'EBIT.
- c) **Le résultat net de l'activité « Ville » est stable.**
- d) **Le résultat net de l'activité « Services » baisse de -6 millions d'euros.**
- e) **Le résultat net de l'activité « Ingénierie » évolue de +2 millions d'euros.**

2.4. Capitaux propres consolidés

L'évolution des capitaux propres consolidés part du Groupe entre fin 2020 et fin 2021 s'analyse comme suit :

En millions d'euros	30/06/2020	30/06/2021	Variations
Transport	4 593	4 814	219
RATP (a)	4 708	4 939	230
Filiales	(116)	(125)	(12)
Services urbains	33	29	(4)
Services	5	(7)	(10)
Ingénierie (Groupe Systra⁽¹⁾)	(4)	(8)	(4)
Groupe RATP (b)	4 627	4 828	201
Contribution des filiales (b - a)	(82)	(111)	(29)
Contribution des filiales en %	- 2 %	- 2 %	

(1) Mise en équivalence.

Le montant total des capitaux propres consolidés passe de 4627 millions d'euros à 4828 millions d'euros, soit une augmentation de +201 millions d'euros, qui recouvre :

- une hausse de +231 millions d'euros pour l'Epic;
- une baisse de -29 millions d'euros pour les filiales.

Les capitaux propres de l'Epic enregistrent principalement :

- le résultat annuel;
- les écarts actuariels sur les avantages au personnel postérieurs à l'emploi;
- la variation de valeur des instruments financiers enregistrés en capitaux propres.

Les capitaux propres des filiales enregistrent principalement :

- le résultat annuel;
- les impacts de conversion des entités hors zone euro;
- les transactions avec les filiales minoritaires sans perte de contrôle.



2.5. Les investissements

Les investissements du groupe RATP au premier semestre 2021 s'élèvent à 899 millions d'euros (hors ligne 14 Sud : 195 millions d'euros).

La part portée par l'Epic RATP s'élève à 846 millions d'euros, dont 840 millions d'euros dans le cadre du plan quinquennal d'investissement (PQI) 2021-2024 contractualisé avec Île-de-France Mobilités. Au global, les investissements de l'Epic comprennent :

- 499 millions d'euros pour moderniser le réseau et entretenir les infrastructures;
- 290 millions d'euros pour prolonger les lignes de métro et de tramway;
- 57 millions d'euros pour moderniser les espaces et l'information voyageur.

En matière de modernisation du réseau et d'entretien des infrastructures (499 millions d'euros), on relève notamment :

- un poids marqué des investissements dédiés aux systèmes de transport (93 millions d'euros, dont 21 millions d'euros consacrés à l'automatisation de la ligne 4 « projet OPAL 4 ») et aux infrastructures de transport (72 millions d'euros). Ces deux enveloppes incluent des opérations liées par exemple à la modernisation des lignes (20 millions d'euros dédiés aux lignes 6-9-10-13) et des travaux de génie civil et d'équipement des voies (19 millions d'euros);

- une progression des dépenses dédiées à la politique immobilière (75 millions d'euros) majoritairement consacrée à l'adaptation des ateliers et des centres bus aux nouveaux matériels roulants, et aux systèmes d'information (39 millions d'euros);
- une progression des dépenses liées aux matériels roulants (143 millions d'euros). Ces dépenses incluent 67 millions d'euros dédiés au matériel roulant bus (bus électriques et GNV) et 76 millions d'euros consacrés au matériel roulant ferroviaire (programme MF19 et MING principalement).

En matière de prolongement des lignes de métro et de tramway (290 millions d'euros), on peut relever :

- 206 millions d'euros d'investissements pour les opérations d'infrastructures du Contrat de plan État-Région, avec notamment le prolongement de la ligne 11 à Rosny – Bois-Perrier (94 millions d'euros) et la finalisation des travaux de prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen (35 millions d'euros) qui représentent à elles seules 65 % des dépenses (129 millions d'euros pour 199 millions d'euros);
- 84 millions d'euros d'investissements pour les matériels roulants liés aux opérations d'accroissement de capacité de transport, portés majoritairement par les programmes d'acquisition des MP14 pour la ligne 14.

En matière de modernisation des espaces et de l'information voyageurs (57 millions d'euros), les dépenses sont portées notamment par une forte dynamique des projets d'aménagement des espaces voyageurs, comme par exemple les gares : Auber, Charles de Gaulle-Étoile ou encore Croix-de-Berry (16 millions d'euros pour ces projets à fin juin).

2.6. L'endettement net consolidé

L'évolution de l'endettement net consolidé entre 2020 et 2021 se présente comme suit :

En millions d'euros	31/12/2020	30/06/2021	Variations
Transport	5 582	5 710	130
Endettement net social	5 451	5 539	88
Impact IAS 39	(43)	(38)	5
RATP (a)	5 408	5 501	93
Filiales	173	209	37
Services urbains	(30)	(17)	13
Services	(8)	(4)	3
Ingénierie (Groupe Systra ⁽¹⁾)			
Groupe RATP (b)	5 544	5 690	146
Contribution des filiales (b – a)	135	189	53
Contribution des filiales en %	2,4 %	3,3 %	

(1) Mise en équivalence.

L'endettement net consolidé augmente de +146 millions d'euros entre le 31 décembre 2020 et le 30 juin 2021. La capacité d'autofinancement, qui progresse de 95 millions d'euros versus 2020, à 504 millions d'euros, permet d'autofinancer la totalité des investissements nets de subventions (454 millions d'euros, soit 899 millions d'euros d'investissements bruts, dont 840 millions d'euros au périmètre du PQI en Île-de-France et –445 millions d'euros de subventions).

L'endettement de l'activité « Transport » évolue de +130 millions d'euros, dont +93 millions d'euros pour l'Epic et +37 millions d'euros pour les filiales.

La hausse de l'endettement net de l'Epic RATP (+93 millions d'euros) s'explique principalement par la hausse saisonnière du BFR d'investissements (+173 millions d'euros) lié à la dette fournisseurs, partiellement compensé par un flux d'exploitation excédentaire par rapport aux investissements nets (–68 millions d'euros).

La hausse de l'endettement net des filiales de l'activité transport (+37 millions d'euros) s'explique principalement par la hausse des investissements et l'effet de retournement du BFR constaté fin 2020 sur des opérations à l'international de RATP Dev.

Pour mémoire, la dette de Systra n'est pas consolidée.

La stratégie de financement 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 notes* (EMTN) d'un montant maximum de 6 milliards d'euros;
- Programme de NEU CP (ex-Billets de Trésorerie) d'un montant maximum de 3 milliards d'euros.

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 2021 :

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

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

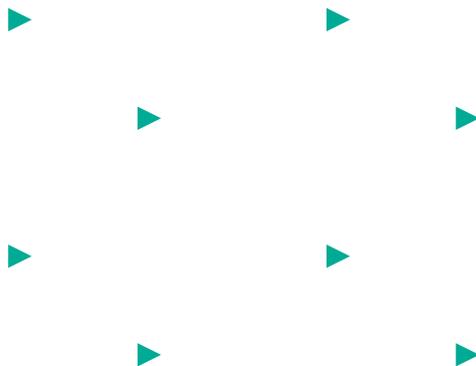
La RATP, qui a pris de l'avance sur son programme EMTN en profitant d'opportunités intéressantes en 2020, ne devrait avoir que des besoins marginaux de financement pour cette année, malgré le remboursement d'un emprunt à long terme de 600 millions d'euros en septembre.

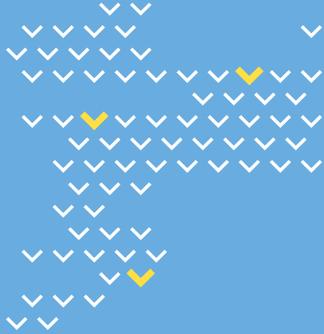
2.7 Actions en matière de recherche et développement non immobilisées

Le montant consacré à ces actions s'élève à 1,0 million d'euros pour le premier semestre 2021.

3 — Principaux facteurs de risques et incertitudes

Les principaux risques et incertitudes identifiés sont présentés dans la partie « contrôle interne et gestion des risques » du rapport de gestion du rapport financier et RSE 2020 (page 32).





ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS SEMESTRIELS



ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL	19
BILAN CONSOLIDÉ	21
TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS	22
TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES	23
NOTES ANNEXES	24

État du résultat global

Les états financiers sont présentés en millions d'euros.

1 — Compte de résultat

	Notes	30/06/2021	30/06/2020
Chiffre d'affaires		2 887	2 746
Autres produits des activités ordinaires		189	199
Produits des activités ordinaires	3.1	3 076	2 944
Achats consommés		(308)	(293)
Autres achats et charges externes		(539)	(512)
Impôts, taxes et versements assimilés		(118)	(174)
Charges de personnel	3.2	(1 702)	(1 631)
Autres charges d'exploitation	3.3	(1)	(13)
Excédent brut d'exploitation		408	322
Dotations aux amortissements		(250)	(249)
Dotations et reprises aux provisions		6	(2)
Résultat de cessions d'actifs	3.4	8	28
Pertes de valeur			(45)
Autres produits et charges opérationnels	3.4	(1)	(2)
Quote-part dans le résultat net des entités mises en équivalence	3.12.1		6
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entités mises en équivalence		171	57
Coût de l'endettement net		(74)	(78)
Autres charges et produits financiers		3	(1)
Résultat financier	3.5	(71)	(80)
Résultat des activités ordinaires avant impôts		100	(23)
Impôts sur le résultat	3.6	8	(62)
Résultat net des activités poursuivies		108	(85)
Résultat net des activités cédées, abandonnées ou destinées à être cédées			(4)
Résultat net consolidé		108	(88)
Part du Groupe		105	(88)
Intérêts minoritaires		3	

2 — Autres éléments du résultat global

	30/06/2021	30/06/2020
Résultat net consolidé	108	(88)
Variation de la juste valeur des dérivés de couverture de flux de trésorerie	11	5
Impôts différés sur la variation de la juste valeur des dérivés de couverture de flux de trésorerie	(2)	1
Écarts de conversion	(1)	(4)
Quote-part des entités mises en équivalence sur éléments recyclables en résultat		(4)
Total des éléments recyclables en résultat	9	(2)
Réévaluations au titre des régimes à prestations définies brut	115	(1)
Impôts différés sur les réévaluations au titre des régimes à prestations définies	(25)	1
Quote-part des entités mises en équivalence sur éléments non recyclables en résultat	(2)	(1)
Total des éléments non recyclables en résultat	88	(1)
Produits et charges comptabilisés en autres éléments du résultat global	97	(3)
RÉSULTAT GLOBAL TOTAL	205	(92)
Part du Groupe	202	(91)
Intérêts minoritaires	3	(1)



Bilan consolidé

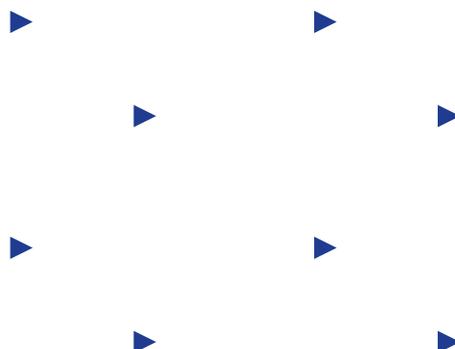
Actif	Notes	30/06/2021	31/12/2020	Passif	Notes	30/06/2021	31/12/2020
				Dotation en capital		433	433
<i>Goodwill net</i>	3.7	289	284	Contre-valeur des immobilisations mises à disposition		251	251
Immobilisations incorporelles	3.8	778	1 158	Réserves		4 039	4 077
Immobilisations corporelles	3.9	6 767	6 721	Résultat de la période		105	(134)
Titres mis en équivalence	3.12.1	128	132	Capitaux propres – part du Groupe		4 828	4 627
Titres non consolidés		61	60	Intérêts minoritaires		13	11
Instruments financiers dérivés – non courants	3.17	6	3	Capitaux propres – total		4 841	4 638
Actifs financiers en concession – non courants	3.10	3 892	3 487				
Autres actifs financiers – non courants	3.12.2	144	141	Provisions pour avantages au personnel	3.15	879	945
Impôts différés actifs		513	501	Autres provisions – non courantes	3.16	205	207
Actifs non courants		12 578	12 487	Dettes financières – non courantes	3.18	5 490	5 486
				Passifs financiers – opérations de location – non courants		258	283
				Instruments financiers dérivés – non courants	3.17	49	53
Stocks et en-cours		299	296	Impôts différés passifs		17	16
Créances d'exploitation	3.13	3 212	1 600	Autres créditeurs		39	41
Instruments financiers dérivés – courants	3.17	9	1	Passifs non courants		6 937	7 031
Actifs financiers en concession – courants	3.10	294	310				
Autres actifs financiers – courants	3.12.2	158	104	Autres provisions – courantes	3.16	80	85
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3.14	3 276	2 922	Dettes financières – courantes	3.18	3 776	3 203
Actifs courants		7 247	5 233	Passifs financiers – opérations de location – courants		72	72
				Instruments financiers dérivés – courants	3.17	4	10
				Dettes d'exploitation	3.19	4 112	2 679
				Passifs courants		8 044	6 049
Actifs destinés à être cédés		1	2	Passifs destinés à être cédés		4	4
TOTAL ACTIF		19 826	17 722	TOTAL PASSIF		19 826	17 722

Tableau des flux de trésorerie consolidés

	30/06/2021	30/06/2020
Résultat net (activités poursuivies)	108	(85)
Neutralisation résultat des entités mises en équivalence		(6)
Neutralisation amortissements et provisions	256	304
Neutralisation dotations aux amortissements des biens mis en concession	157	154
Neutralisation résultat de cession	(8)	(33)
Neutralisation autres éléments non monétaires	(8)	7
Neutralisation impôts différés	(8)	57
Neutralisation impôts courants		5
Impôts courants versés	(3)	(9)
Variation des intérêts courus non échus	11	14
Capacité d'autofinancement après intérêts et impôt courant versés	504	409
Variation du BFR d'exploitation	14	(348)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	518	61
Acquisition d'immobilisations incorporelles et corporelles	(800)	(653)
Acquisition de biens mis en concession	(99)	(102)
Variation du BFR sur investissements	(162)	(165)
Subventions d'investissement appelées – hors biens en concession	164	226
Subventions d'investissement appelées sur biens en concession	281	94
Variation des créances de subventions d'investissement à recevoir	(24)	(10)
Cessions d'immobilisations incorporelles et corporelles	15	2
Acquisition d'actifs financiers	(1)	
Variation des prêts et avances consentis	(2)	7
Dividendes reçus des entités mises en équivalence	1	
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(626)	(600)
Émissions d'emprunts obligataires		480
Émissions autres emprunts	91	312
Remboursements autres emprunts	(404)	(9)
Paiement net de la dette de loyer	(38)	(36)
Variation des billets de trésorerie	886	1 077
Variation cash collatéral et placement court terme	(50)	51
Autres flux liés aux opérations de financement	3	(8)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	489	1 867
Flux de trésorerie des activités poursuivies	381	1 328
Incidence de la variation des taux de change	1	2
Variation de trésorerie des activités cédées, destinées à être cédées et abandonnées		(2)
Variation nette de la trésorerie	382	1 327
Trésorerie d'ouverture	2 842	1 441
Trésorerie de clôture (Note 3.14)	3 224	2 769
Variation de la trésorerie	382	1 327

Tableau de variation des capitaux propres

	Dotation en capital	Contre-valeur des immobilisations mise à disposition	Réserves de conversion	Écarts actuariels	Variation de juste valeur non recyclable	Couverture de flux de trésorerie	Autres réserves	Capitaux propres part du Groupe	Intérêts minoritaires	Total capitaux propres
CAPITAUX PROPRES AU 31 DÉCEMBRE 2019	433	251	(5)	(262)		(54)	4 473	4 835	33	4 868
Résultat net de l'exercice							(88)	(88)		(88)
Autres éléments du résultat global			(7)	(1)		6		(3)	(1)	(3)
Résultat global total			(7)	(1)		6	(88)	(91)	(1)	(92)
Autres transactions entre actionnaires										
Distribution de dividendes									(4)	(4)
Autres variations										
CAPITAUX PROPRES AU 30 JUIN 2020	433	251	(12)	(263)		(48)	4 385	4 745	27	4 772
CAPITAUX PROPRES AU 31 DÉCEMBRE 2020	433	251	(23)	(318)	(1)	(49)	4 333	4 627	11	4 638
Résultat net de l'exercice							105	105	3	108
Autres éléments du résultat global			(2)	88		10		97		97
Résultat global total			(2)	88		10	105	202	3	205
Autres transactions entre actionnaires										
Distribution de dividendes									(1)	(1)
Autres variations			13	9		1	(24)			
CAPITAUX PROPRES AU 30 JUIN 2021	433	251	(11)	(220)		(38)	4 414	4 828	13	4 841



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 comporte des activités en Île-de-France d'exploitation de services publics de transport, de gestion d'infrastructures de réseaux de transport public urbain, et de sûreté. Une régulation des activités de gestion d'infrastructures et de sûreté est assurée par l'Autorité de régulation des transports.

L'offre de transport en Île-de-France est définie par l'autorité organisatrice Île-de-France Mobilités. L'activité de la RATP en tant qu'exploitant est régie par des contrats pluriannuels conclus avec Île-de-France Mobilités. Dans le cadre de ces contrats, la RATP s'engage sur la production d'un service de transport défini en quantité et en qualité, et reçoit en contrepartie des éléments de rémunération forfaitaires versés 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 2021 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 30 juillet 2021.

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

Contrat Île-de-France Mobilités 2021-2024

Le nouveau contrat entre l'Epic RATP et Île-de-France Mobilités couvrant la période 2021-2024 a été signé le 16 juin 2021. Les modalités de rémunération sont décrites au paragraphe 1.4 ci-dessous.

Pandémie de Covid-19

La période clôturée au 30 juin 2021 a été marquée comme l'exercice 2020 par les conséquences de la pandémie de Covid-19. L'activité et les résultats financiers du Groupe ont été impactés par cette crise sanitaire.

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

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

1 — Principales règles et méthodes comptables du Groupe

1.1 Préparation des états financiers

En application du règlement européen 1606/2002 du 19 juillet 2002 sur les normes internationales, les états financiers consolidés du groupe RATP sont établis au 30 juin 2021 conformément aux normes IFRS telles qu'adoptées par l'Union européenne.

Ce référentiel est disponible sur le site de la Commission européenne à l'adresse suivante :

https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/company-reporting-and-auditing/company-reporting_fr

Les comptes consolidés au 30 juin 2021 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 2020 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 2021 sont identiques à ceux décrits dans la note 1, et détaillés dans l'ensemble des notes annexes des comptes consolidés de l'exercice clos au 31 décembre 2020 sous réserve des éléments présentés ci-dessous et des spécificités requises par la norme IAS 34 relative à l'information financière intermédiaire.

1.3 Estimations et jugements

Pour établir les états financiers semestriels du Groupe, la direction doit procéder à des estimations dans la mesure où certains éléments inclus dans ces états financiers ne peuvent être précisément évalués. La direction est amenée à réviser ces estimations en cas de changement des circonstances sur lesquelles elles étaient fondées ou par suite de nouvelles informations ou d'un surcroît d'expérience. En conséquence, les réalisations pourraient s'écarter sensiblement des estimations retenues au 30 juin 2021.

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 2020.

Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

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

1.4 Les méthodes d'évaluation spécifiques aux arrêts intermédiaires

Évolution des rémunérations de l'Epic RATP

Suite à la signature du contrat 2021-2024 avec Île-de-France Mobilités, les rémunérations de l'Epic RATP comprennent les éléments suivants :

- **une rémunération d'exploitation « R1 »** qui couvre les charges d'exploitation des activités relevant des obligations de service public de la RATP. Cette rémunération se décompose en trois éléments :
 - **une rémunération forfaitaire « R11 »** couvrant les charges d'exploitation de l'opérateur de transport et du gestionnaire d'infrastructure, ainsi qu'un intéressement aux objectifs de recettes voyageurs encaissées par la RATP pour le compte d'Île-de-France Mobilités,
 - **une rémunération « R12 »** couvrant à l'euro/l'euro certains impôts et taxes : la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE); la cotisation foncière des entreprises (CFE); les taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties, y compris la taxe d'enlèvement des ordures ménagères; la taxe sur les bureaux en Île-de-France; l'imposition forfaitaire des entreprises de réseaux (IFER) sur les stations radioélectriques,
 - **une rémunération forfaitaire « R13 »**, révisée d'un commun accord avec Île-de-France Mobilités tous les quadrimestres, couvrant le coût estimé des mesures de protection des voyageurs et des agents rendues nécessaires par le contexte sanitaire;
- **une rémunération « R2 »** qui couvre les charges de capital (dotations aux amortissements et rémunération des capitaux engagés), hors biens de retour et de reprise, relatives (i) aux actifs immobilisés de l'opérateur de transport affectés à l'exploitation du service et (ii) à la base d'actifs afférents aux activités régulées du gestionnaire d'infrastructures. La part de la « R2 » relative aux biens de retour et de reprise de l'opérateur de transport, s'analyse, dans le cadre de l'interprétation IFRIC 12 (voir note 14 des comptes annuels) comme d'une part le paiement par Île-de-France Mobilités de l'actif financier de concession et, d'autre part, la rémunération de l'actif financier de concession, comptabilisée en « autre produit des activités ordinaires ». La R2 de l'opérateur de transport est fixée forfaitairement sur la durée du contrat 2021-2024, sur la base de la base d'actifs au 31 décembre 2020 du plan d'investissements contractualisé. La R2 du gestionnaire d'infrastructures est ajustée annuellement sur la base du montant effectif de la base d'actifs régulée du gestionnaire d'infrastructures;
- **une rémunération « RSur »** qui couvre les charges d'exploitation des prestations de sûreté et les dotations aux amortissements des biens affectés à la sûreté, majorés d'une marge de 2,5%;
- **des incitations à la performance** : bonus ou malus sur la qualité de l'offre et du service.

La rémunération des activités régulées du gestionnaire d'infrastructures est ajustée annuellement pour restituer à Île-de-France Mobilités 50 % du résultat courant des activités non régulées du gestionnaire d'infrastructures mentionnées à l'article 4 du décret 2020-1752. Les rémunérations « R11 » et « RSur » sont revalorisées chaque année par l'application d'une formule d'indexation assise sur des indices, conformément aux dispositions du contrat.

« Recettes voyageurs »

Les « recettes voyageurs » sont encaissées par la RATP pour le compte d'Île-de-France Mobilités. Aux termes de la norme IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés des contrats conclus avec des clients », la RATP agit en tant que mandataire d'Île-de-France Mobilités dans la vente des titres de transport. Les « recettes voyageurs » perçues par l'Epic RATP et reversées intégralement à Île-de-France Mobilités ne participent donc pas au chiffre d'affaires de la RATP et n'ont pas d'impact sur le compte de résultat.

Comptabilisation des rémunérations en arrêté intermédiaire

Les rémunérations d'Île-de-France Mobilités sont comptabilisées de la façon suivante :

- « R11 » est mensualisée :
 - pour les prestations réalisées par l'opérateur de transport, au prorata des recettes directes voyageurs encaissées par rapport à l'objectif de l'année,
 - pour les prestations réalisées par le gestionnaire d'infrastructure linéairement par douzième;
- « R12 » est mensualisée au même rythme que les charges d'impôts et taxes comptabilisées;
- « R13 » est comptabilisée entièrement au 30 juin 2021;
- « R2 » est mensualisée linéairement par douzième à l'exception de la part de la rémunération « R2 » relative aux biens de retour et aux biens de reprise dont le traitement appliqué est décrit dans la note 3.10;
- « RSur » est mensualisée linéairement par douzième.

Avantages au personnel long terme et postérieurs à l'emploi

Les avantages au personnel au 30 juin 2021 sont évalués sur la base d'une projection établie à partir des hypothèses actuarielles retenues lors de la clôture du 31 décembre 2020. Le taux d'actualisation est de 0,75% au 30 juin 2021. Il était de 0,25% au 31 décembre 2020.

2 — Opérations sur le périmètre

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

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

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

3.1 Produits des activités ordinaires

	30/06/2021	30/06/2020
Produits du transport	2 794	2 680
Recettes hors transport	93	66
Chiffre d'affaires	2 887	2 746
Opérations de ventes de biens mis en concession	94	99
Revenus des actifs financiers en concession	45	54
Autres	49	46
Autres produits des activités ordinaires	189	199
PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES	3 076	2 944

3.2 Charges de personnel

	30/06/2021	30/06/2020
Rémunérations	(1 164)	(1 103)
Charges sociales	(485)	(479)
Avantages postérieurs à l'emploi	(25)	(25)
Intéressement des salariés	(28)	(24)
TOTAL CHARGES DE PERSONNEL	(1 702)	(1 631)

3.3 Autres charges d'exploitation

	30/06/2021	30/06/2020
Pertes sur créances clients	(2)	(1)
Résultat du régime de protection sociale	4	(36)
Charges diverses de gestion courante	(3)	23
TOTAL AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION	(1)	(13)

3.4 Autres produits et charges

	30/06/2021	30/06/2020
Résultat de cession d'actifs	8	28
Pertes de valeur		(45)
Autres produits et charges opérationnels	(1)	(2)

3.5 Résultat financier

	30/06/2021	30/06/2020
Coût de l'endettement		
Charges d'intérêts sur emprunts	(69)	(71)
Impact des intérêts sur les couvertures	(5)	(6)
Effet <i>mark to market</i> sur les dérivés hors couverture	2	
Total coût de l'endettement brut	(72)	(77)
Produits financiers de l'endettement	(2)	(1)
TOTAL COÛT DE L'ENDETTEMENT NET	(74)	(78)
Autres charges et produits financiers		
Revenus des participations	1	
Résultat de change lié aux éléments opérationnels		3
Charges de désactualisation avantages au personnel		(2)
Écarts actuariels des avantages aux personnels long terme	3	
Intérêts financiers sur les loyers	(3)	(3)
Autres charges ou produits financiers	2	
Total autres produits et charges financiers	3	(1)
RÉSULTAT FINANCIER	(71)	(80)

3.6 Impôt sur les résultats

	30/06/2021	30/06/2020
Résultat net (a)	108	(88)
Impôts sur le résultat (b)	8	(62)
Quote-part dans le résultat net des entités mises en équivalence (c)		6
RÉSULTAT AVANT IMPÔT (a) - (b) - (c) = (d)	100	(32)
TAUX EFFECTIF D'IMPÔT (b)/(d)	8,0%	190,8%

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

Intégration fiscale

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

Imposition différée

À fin décembre 2020, le Groupe disposait d'un actif d'impôts différés comptabilisé au bilan (net du passif d'impôt différé) de 485 millions d'euros, compte tenu de déficits fiscaux et de décalages temporaires importants résultant d'amortissements fiscaux supérieurs aux amortissements comptables.

Ces impôts différés actifs sont évalués, pour l'Epic, sur un horizon de rentabilité des 10 prochaines années.

La charge d'impôt de l'Epic RATP sur les résultats est basée sur un taux d'impôt normatif de 27,5 % appliqué au résultat de la période. Le produit d'impôt différé constaté pour l'Epic RATP est de 11 millions d'euros et la créance d'impôt différé au 30 juin 2021 de l'Epic RATP s'établit à 480 millions d'euros.

	30/06/2021	30/06/2020
Impôts différés	13	(57)
Impôt exigible	(5)	(4)
TOTAL	8	(62)

3.7 Goodwill

	30/06/2021	31/12/2020
Ouverture	284	357
Pertes de valeur		(64)
Différences de change	6	(9)
CLÔTURE	289	284

3.8 Immobilisations incorporelles

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

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

	31/12/2020	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact actifs mis en concession	30/06/2021
Valeurs brutes							
Droit au bail	2						2
Frais de recherche et développement	141					2	142
Concessions, brevets et droits similaires	804	2	(1)	15			820
Fonds commercial	2						2
Autres immobilisations incorporelles	50			(2)	1		49
Immobilisations incorporelles en concession	661					(415)	246
Immobilisations incorporelles en cours	175	62		(7)			229
TOTAL VALEURS BRUTES	1 834	63	(1)	7	1	(413)	1 491

	31/12/2020	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact actifs mis en concession	30/06/2021
Amortissements et dépréciations							
Droit au bail	(1)						(1)
Frais de recherche et développement	(2)	(6)				4	(4)
Concessions, brevets et droits similaires	(592)	(35)	1			1	(625)
Fonds commercial	(1)						(1)
Autres immobilisations incorporelles	(37)	(1)		1	(1)		(38)
Immobilisations incorporelles en concession	(43)					(1)	(45)
Total amortissements et dépréciations	(676)	(43)	1	1	(1)	4	(714)
VALEURS NETTES	1 158	21		8		(409)	778

3.9 Immobilisations corporelles

	31/12/2019	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact actifs mis en concession	30/06/2020
Valeurs brutes							
Terrains	576		(1)	1			575
Immeubles de placement	1						1
Constructions	10 412	8	(31)	73	(4)	(8)	10 450
Installations techniques, matériels, outillage industriel	4 891	7	(34)	85	(1)	(10)	4 937
Matériels de transport	2 425	28	(33)	78	(27)	(48)	2 423
Autres immobilisations corporelles	253	3	(5)	28			279
Immobilisations corporelles en cours	3 988	679		(260)		(47)	4 360
Subventions d'investissement	(11 103)	(320)	3				(11 420)
TOTAL VALEURS BRUTES	11 443	405	(101)	4	(33)	(113)	11 605

	31/12/2019	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact actifs mis en concession	30/06/2020
Amortissements et dépréciations							
Terrains	3	(1)	2			1	4
Immeubles de placement	(1)						(1)
Constructions	(4 101)	(154)	28		1	13	(4 213)
Installations techniques, matériels, outillage industriel	(3 052)	(119)	31		1	15	(3 125)
Matériels de transport	(859)	(205)	28		11	113	(911)
Autres immobilisations corporelles	(185)	(11)	5				(191)
Immobilisations en cours							
Subventions d'investissement	3 595	3	122			(2)	3 718
Total amortissements et dépréciations	(4 599)	(488)	216		13	140	(4 719)
VALEURS NETTES	6 844	(83)	115	4	(20)	26	6 886

	31/12/2020	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact actifs mis en concession	30/06/2021
Valeurs brutes							
Terrains	610		(2)				606
Immeubles de placement							
Constructions	11 562	6	(28)	57	3	(6)	11 596
Installations techniques, matériels, outillage industriel	5 283	8	(23)	87	1	1	5 356
Matériels de transport	2 469	12	(49)	118	7	(35)	2 521
Autres immobilisations corporelles	305	3	(14)	11	1		307
Immobilisations en cours	3 532	812		(265)		(62)	4 016
Subventions d'investissement	(12 149)	(452)	7	(3)		(1)	(12 597)
TOTAL VALEURS BRUTES	11 612	389	(109)	5	12	(103)	11 806

	31/12/2020	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprise	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact actifs mis en concession	30/06/2021
Amortissements et dépréciations							
Terrains		(1)	2				2
Immeubles de placement							
Constructions	(4 340)	(161)	28		(1)	14	(4 462)
Installations techniques, matériels, outillage industriel	(3 214)	(133)	23	(2)	(1)	14	(3 312)
Matériels de transport	(980)	(200)	45	(2)	(3)	94	(1 046)
Autres immobilisations corporelles	(206)	(14)	13	(4)			(210)
Immobilisations en cours							
Subventions d'investissement	3 849		143	(2)			3 989
Total amortissements et dépréciations	(4 891)	(509)	254	(10)	(5)	122	(5 039)
VALEURS NETTES	6 721	(120)	145	(6)	7	18	6 767

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

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

	31/12/2019	Nouveaux contrats	Dotations	Sortie, reprise	Variations de périmètre, écarts de conversion	30/06/2020
Droits d'utilisation (IAS 17 + IFRS 16)						
Terrains	3					3
Constructions	239	7	(20)	(3)		223
Installations techniques, matériels, outillage industriel	1					1
Matériels de Transport	138	12	(18)		(11)	121
Autres immobilisations corporelles					1	1
TOTAL VALEURS NETTES	381	20	(38)	(3)	(10)	350

	31/12/2020	Nouveaux contrats	Dotations	Reclassement	Variations de périmètre, écarts de conversion	30/06/2021
Droits d'utilisation						
Terrains	3					3
Constructions	218	4	(20)		1	203
Installations techniques, matériels, outillage industriel	1					1
Matériels de Transport	112		(16)	2	3	101
Autres immobilisations corporelles	1	1	(1)			1
TOTAL VALEURS NETTES	334	6	(37)	3	4	308

3.10 Contrats de concession

	30/06/2021	31/12/2020
Montant brut	3 892	3 487
Perte de valeur		
ACTIFS FIN. EN CONCESSION – NON COURANTS	3 892	3 487
Montant brut	294	310
Perte de valeur		
ACTIFS FIN. EN CONCESSION – COURANTS	294	310

Île-de-France Mobilités dispose, à l'expiration des droits d'exploitation des lignes, d'un droit de reprise sur les biens nécessaires à l'exploitation autres que les biens de retour (cf. paragraphe 1.5 des comptes consolidés du 31 décembre 2020).

La décision de reprise de 24 centres bus par Île-de-France Mobilités dans la délibération de son conseil d'administration du 8 octobre 2020 a été entérinée contractuellement à l'article 70-2 de la partie IV du contrat avec Île-de-France Mobilités couvrant la période 2021-2024 signé le 16 juin 2021. Cet engagement fait naître une créance financière qui vient augmenter l'actif financier en concession de la RATP dans les comptes du 30 juin 2021 pour un montant qui correspond à la valeur nette comptable des centres bus en normes françaises à la même date, soit 364 millions d'euros.

3.11 Dépréciation d'actifs

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

Les UGT définies au niveau de l'Epic RATP correspondent aux activités d'opérateur de transport de gestionnaire d'infrastructure et de sûreté, ces activités étant des périmètres comptablement séparés en application des dispositions légales et des principes de régulation.

La répartition des valeurs d'actifs entre le gestionnaire d'infrastructures, l'opérateur de transport et la sûreté est réalisée en fonction des dispositions législatives et réglementaires applicables à la RATP.

La valeur nette comptable des actifs portés dans chaque UGT comprend notamment :

- les actifs immobilisés (corporels et incorporels amortissables) nets de subventions;
- le besoin en fonds de roulement.

Ces activités ayant été créées par la RATP, les UGT ne comprennent pas de *goodwill*, ni d'actifs incorporels à durée de vie indéfinie.

La valeur recouvrable des actifs incorporels et financiers, reconnus en application d'IFRIC 12 et correspondant aux biens de retour et aux biens de reprise portés par les activités de l'opérateur de transport, correspond à leur valeur de réalisation telle que définie par la loi et ses décrets d'application.

Au 30 juin 2021, suite à la signature du contrat 2021-2024 avec Île-de-France Mobilités, des analyses ont été menées par catégories d'actifs et ont permis de conclure à l'absence d'indice de perte de valeur, susceptible de conduire à la mise en œuvre d'un test de dépréciation sur les UGT de l'Epic RATP.

Unités génératrices de trésorerie (UGT) de RATP Dev

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

Au 30 juin 2021, il n'y a pas d'indice de perte de valeur sur ces UGT.

3.12 Titres mis en équivalence et autres actifs financiers

3.12.1 Titres mis en équivalence

	30/06/2021				31/12/2020			
	% de contrôle	Titres mis en équivalence	Dont quote-part du résultat net	Dont quote-part des autres éléments du résultat global	% de contrôle	Titres mis en équivalence	Dont quote-part du résultat net	Dont quote-part des autres éléments du résultat global
Sociétés du Groupe								
Groupe Systra	43,38	108	(1)	(2)	43,38	112		(6)
Autres entreprises associées		9	(1)			9	(1)	
Coentreprises		12	1			12	12	(4)
TOTAL		128		(2)		132	11	9

3.12.2 Autres actifs financiers

	30/06/2021	31/12/2020
Dépôts <i>lease</i> (part à plus d'un an)	19	18
Dépôts en juste valeur	82	83
Prêts comités interprofessionnels du logement (CIL)	17	17
Prêts et autres créances	21	18
Actifs de régime de pension	5	5
Autres actifs financiers non courants bruts	144	141
Provisions sur autres actifs financiers		5
Autres actifs financiers non courants nets	144	141

	30/06/2021	31/12/2020
Dividendes à recevoir	1	
Prêts comités interprofessionnels du logement (CIL)	5	5
Autres prêts, dépôts et cautionnements	13	
Cash collatéral	45	47
Autres placements – courant	101	51
AUTRES ACTIFS FINANCIERS COURANTS BRUTS	165	104
Provisions sur autres actifs financiers	(7)	
AUTRES ACTIFS FINANCIERS COURANTS NETS	158	104

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

	30/06/2021	31/12/2020
Créances clients	1 875	405
Dépréciation des créances clients	(13)	(10)
Créances clients	1 862	394
Paiements d'avances	12	8
Charges constatées d'avance	54	43
Créances sur l'État et autres collectivités	459	299
Subventions d'investissement à recevoir	423	399
Créances diverses	392	458
Créances d'impôt sur le résultat	14	13
Dépréciation des autres débiteurs	(2)	(13)
Autres débiteurs	1 350	1 206
TOTAL CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS	3 212	1 600

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

	30/06/2021	31/12/2020
Dépréciation des créances clients en début d'exercice	(12)	(9)
Dotations de l'exercice	(1)	(2)
Reclassement	(1)	
Reprises de l'exercice utilisées	1	1
DÉPRÉCIATION DES CRÉANCES CLIENTS EN FIN D'EXERCICE	(13)	(10)

3.14 Trésorerie et équivalents de trésorerie

	30/06/2021	30/06/2020
Valeurs mobilières de placement	2 794	2 346
Disponibilités	482	576
TRÉSORERIE DE CLÔTURE DU BILAN	3 276	2 922

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

	30/06/2021	31/12/2020
Trésorerie et équivalents de trésorerie (bilan)	3 276	2 922
Concours bancaires courants	(52)	(80)
TRÉSORERIE DE CLÔTURE DU TFT	3 224	2 842

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. Les avantages au personnel sont évalués au 30 juin 2021 avec un taux d'actualisation de 0,75% (0,25% au 31 décembre 2020).

	30/06/2021	30/06/2020
Indemnités de départ à la retraite	363	379
Allocation décès des retraités	37	45
Indemnités de décès des actifs	23	23
Cessation anticipée d'activité	2	1
Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités	385	424
Pensions (filiales étrangères)		
Total avantages postérieurs à l'emploi	810	873
Cessation progressive d'activité		
Médaille du travail	34	35
Maladie longue durée	1	1
Chômage	11	11
Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des actifs	24	24
Autres avantages long terme		
Total avantages à long terme	70	72
TOTAL	879	945

3.16 Autres provisions

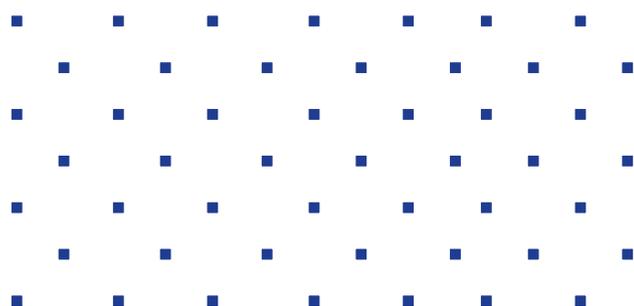
	31/12/2019	Dotation	Provision utilisée	Provision non utilisée	Reclassement, variations de périmètre et taux de change	30/06/2020
Provisions non courantes	168	12	(4)	(4)	(2)	170
Démantèlement	66					66
Litiges	10	1	(1)			10
Autres charges	30	1				32
Autres risques	62	10	(3)	(4)	(3)	62
Provisions courantes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

	31/12/2020	Dotation	Provision utilisée	Provision non utilisée	Reclassement, variations de périmètre et taux de change	30/06/2021
Provisions non courantes	207	17	(13)	(4)	(3)	205
Démantèlement	66					66
Litiges	11	1	(1)	(1)		11
Autres charges	55	2	(2)		(1)	53
Autres risques	76	14	(10)	(3)	(2)	75
Provisions courantes	85	12	(15)	(3)	1	80
Démantèlement						
Litiges	15	2		(1)	(1)	15
Autres charges	5	1				6
Autres risques	65	9	(14)	(2)	2	59
TOTAL DES PROVISIONS	292	29	(28)	(7)	(2)	285

3.17 Instruments financiers dérivés

	30/06/2021					
	Actif non courant	Actif courant	Actif Total	Passif non courant	Passif courant	Passif Total
Cash flow hedge	5		6	17	1	18
Fair value hedge		8	8	31	2	33
Non hedge	1	1	2	1	1	1
TOTAL	6	9	15	49	4	53

	31/12/2020					
	Actif non courant	Actif courant	Actif Total	Passif non courant	Passif courant	Passif Total
Cash flow hedge	1	1	2	21	1	22
Fair value hedge				31	8	39
Non hedge	1		1	1	1	2
TOTAL	3	1	4	53	10	63



3.18 Dettes financières

3.18.1 Détail des dettes financières

	30/06/2021	31/12/2020
Emprunts obligataires	5 213	5 206
Emprunts auprès de la Région Île-de-France	118	117
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	19	18
Dépôts et cautionnements (reçus)	6	6
Autres emprunts et dettes	133	139
Total dettes financières – non courantes	5 490	5 486
Emprunts obligataires	600	599
Emprunts auprès de la Région Île-de-France	16	16
Emprunts plan épargne entreprise	223	233
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>		
Autres emprunts et dettes	29	320
Billets de trésorerie	2 786	1 899
Autres emprunts et dettes	6	1
Concours bancaires	52	81
Intérêts courus non échus	65	53
Total dettes financières – courantes	3 776	3 203
TOTAL	9 266	8 689

3.18.2 Calcul de l'endettement net

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

	30/06/2021	31/12/2020
Dettes financières	9 266	8 689
Instruments dérivés de couverture de flux de trésorerie	9	12
Instruments dérivés à la juste valeur sur option	(7)	6
Intérêts courus non échus	(65)	(53)
Avance prêts comités interprofessionnels du logement (CIL)	(15)	(15)
Dépôts et cautionnements ⁽¹⁾	(19)	(18)
Autres actifs financiers liés aux opérations de <i>lease</i>	(51)	(52)
Placements à court terme	(101)	(51)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(3 276)	(2 922)
Autres ⁽²⁾	(53)	(52)
ENDETTEMENT NET GROUPE	5 690	5 544

(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 45 millions d'euros au 30 juin 2021.

3.18.3 Variations des passifs liés aux activités de financement

	31/12/2020	Flux de financement	Flux d'exploitation	Variation des comptes de trésorerie du TFT	Effet de change	Juste valeur	Reclass. courant/non courant	30/06/2021
Dettes financières – non courantes	5 486	(6)			6	6	(3)	5 490
Dettes financières – courantes	3 203	581	12	(28)	4		3	3 776
Total dettes financières	8 689	575	4	(28)	10	6	0	9 266

3.19 Dettes d'exploitation

	30/06/2021	31/12/2020
Dettes fournisseurs	1 551	606
Dettes sur immobilisations	420	581
Dettes fiscales et sociales	1 184	817
Dettes diverses d'exploitation	18	15
Produits constatés d'avance	432	104
Autres dettes diverses	500	546
Dettes d'impôt sur le résultat	7	7
TOTAL	4 112	2 676

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

3.20 Évaluation à la juste valeur des instruments financiers

30/06/2021	Valeur Comptable au bilan	Niveau hiérarchique de juste valeur			
		Juste valeur	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Évaluation des actifs à la juste valeur					
Titres non consolidés	61	61			61
Instruments financiers dérivés	15	15		15	
Actifs financiers en concession	3 902	3 902		3 902	
Autres actifs financiers	301	317	146	171	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 276	3 276	1 752	1 524	
Actifs détenus en vue de la vente					
Évaluation des passifs à la juste valeur					
Dettes financières	9 266	9 804	6 066	3 737	
Instruments financiers dérivés	53	53		53	

31/12/2020

	Valeur Comptable au bilan	Niveau hiérarchique de juste valeur			
		Juste valeur	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Évaluation des actifs à la juste valeur					
Titres non consolidés	60	60			60
Instruments financiers dérivés	4	4		4	
Actifs financiers en concession	4 212	4 212		4 212	
Autres actifs financiers	245	255	98	158	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 922	2 922	1 222	1 700	
Actifs détenus en vue de la vente					
Évaluation des passifs à la juste valeur					
Dettes financières	8 689	9 986	6 589	3 396	
Instruments financiers dérivés	63	63		63	

3.20.2 Transferts de niveaux hiérarchiques de juste valeur

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

3.21 Engagements hors bilan

Actifs et passifs éventuels

Contrôle Urssaf

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

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

La RATP conteste formellement le bien-fondé des arguments développés par l'Urssaf.

La RATP a saisi la commission de recours amiable le 21 mai 2019, puis à l'issue d'un délai de deux mois valant rejet implicite, a saisi le pôle social du tribunal de grande instance de Bobigny le 21 octobre 2019 pour obtenir l'annulation de ce redressement. La commission de recours amiable a formellement rejeté le recours de la RATP par une décision du 12 avril 2021, tout en accordant une remise des majorations forfaitaires à hauteur de 2,1 millions d'euros. Suite à ce rejet, la RATP a saisi les tribunaux Judiciaires de Bobigny et de Paris le 24 juin 2021 pour obtenir l'annulation du redressement.

Aucune provision n'a été constatée dans les comptes au 30 juin 2021.

Taxe sur les salaires 2021

Dans le cadre du nouveau contrat avec Île-de-France Mobilités pour la période 2021-2024, signé en juin 2021 avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2021, l'activité « transport » de l'Épic RATP est désormais assujettie à la TVA. La RATP n'est donc plus soumise à la taxe sur les salaires sur ce périmètre d'activité. Le rapport d'assujettissement à la taxe sur les salaires des redevables seulement partiels de la TVA est en principe celui de l'année civile précédant celle du paiement des rémunérations. Par exception à cette règle, les entreprises dont la situation au regard de la TVA est sensiblement modifiée peuvent retenir le rapport prévisionnel de l'année du paiement des rémunérations. L'Épic RATP a donc adressé une demande de rescrit le 22 juin 2021 à l'administration pour obtenir formellement confirmation du non-assujettissement à la taxe sur les salaires de ses activités de transport en 2021. Dans l'attente de la réponse, à titre prudentiel, la charge de taxe sur les salaires calculée sur le rapport de l'année 2020 (38,9 millions d'euros) a été conservée dans les comptes du 30 juin 2021.



3.22 Transactions avec des parties liées

La RATP, en tant qu'Epic, est intégralement détenue par l'État. Par conséquent, elle est liée, au sens d'IAS 24 avec la totalité des

Transactions avec l'État et les collectivités publiques :

	30/06/2021	30/06/2020
Ressources du contrat Île-de-France Mobilités	2 387	1 454
Ressources des communes pour le maintien de dessertes déficitaires	7	5
Subventions d'investissements appelées sur l'exercice (État, Île-de-France Mobilités, Région Île-de-France, autres)	447	316
Dettes financières envers la Région Île-de-France	152	169
Créances sur l'État et les collectivités	858	357
Créances sur Île-de-France Mobilités (hors IFRIC 12)	1 437	529
Dettes envers l'État et les collectivités	369	130
Dettes envers Île-de-France Mobilités	1 013	58
Dettes envers Île-de-France Mobilités – versement transport	12	12
Produits constatés d'avance envers Île-de-France Mobilités	405	175

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

3.23 Informations sectorielles

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

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

entreprises contrôlées par l'État. 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.

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.

Informations par secteurs opérationnels relatives au compte de résultat

AU 30 JUIN 2021

	Gestionnaire d'infrastructure	Transport	Éliminations	Total
Chiffre d'affaires externe	475	2 412		2 887
Chiffre d'affaires intersecteur	49	154	(202)	
Chiffre d'affaires	524	2 566	(202)	2 887
Excédent brut d'exploitation	278	131		408
Résultat opérationnel	146	25		171
Dotations aux amortissements	(132)	(118)		(250)

AU 30 JUIN 2020

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

Informations par secteurs opérationnels relatives au bilan

AU 30 JUIN 2021

	Gestionnaire d'infrastructure	Transport	Total
Immobilisations incorporelles et corporelles nettes	5 571	1 974	7 544
Subventions d'investissement (comprises dans les immobilisations nettes)	(5 551)	(3 058)	(8 608)
Investissements corporels et incorporels de l'exercice	(267)	(533)	(800)
Acquisition de biens mis en concession de l'exercice		(99)	(99)
TOTAL ACTIF	7 255	12 571	19 826

AU 31 DÉCEMBRE 2020

	Gestionnaire d'infrastructure	Transport	Total
Immobilisations incorporelles et corporelles nettes	5 455	2 424	7 879
Subventions d'investissement (comprises dans les immobilisations nettes)	5 436	2 864	8 300
Investissements corporels et incorporels de l'exercice	638	998	1 636
Acquisition de biens mis en concession de l'exercice		260	260
TOTAL ACTIF	6 233	11 489	17 722

3.24 Sociétés du Groupe

	Pays	% de contrôle	% d'intérêt	Méthode	Commentaires
Pôle Transport					
RATP	France	100,00	100,00	IG	Entité mère
Alpbus Fournier	France	100,00	100,00	IG	
Assetco Toscana SRL	Italie	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	
Cambrésis Bus	France	96,17	96,17	IG	
CAMCO	Arabie saoudite	80,00	80,00	IG	
Cars Perrier	France	100,00	100,00	IG	
Casa Tram	Maroc	100,00	100,00	IG	
Céobus	France	100,00	100,00	IG	
Champagne Mobilités	France	100,00	100,00	IG	
Chemin de fer Cambrésis	France	96,17	96,17	IG	
Cité Bleue	France	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
Citio	France	84,00	84,00	IG	
Compagnie de transport du lac du Bourget	France	100,00	100,00	IG	
Compagnie de transport du Valenciennois et du Hainaut	France	100,00	100,00	IG	
Compagnie des transports de voyageurs du mantois interurbains	France	100,00	100,00	IG	
Compagnie des transports yonnais	France	100,00	100,00	IG	
Compagnie francilienne de transport et de la mobilité	France	100,00	100,00	IG	
CSR	France	100,00	100,00	IG	
CTB	France	100,00	100,00	IG	
CTCM	France	100,00	100,00	IG	
CTGMVA	France	100,00	100,00	IG	
CTPC	Algérie	100,00	100,00	IG	
CTPL	France	90,00	90,00	IG	
DL Entreprises	France	100,00	100,00	IG	
Dunois	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	100,00	100,00	IG	
FlexCité 49	France	100,00	100,00	IG	
FlexCité 77	France	100,00	100,00	IG	
FlexCité 91	France	100,00	100,00	IG	

	Pays	% de contrôle	% d'intérêt	Méthode	Commentaires
FlexCité 93	France	100,00	100,00	IG	
FlexCité 94	France	97,00	97,00	IG	
FlexCité 95	France	100,00	100,00	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	
HR Richmond Ltd	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Hello Paris	France	50,00	50,00	MEE	
Hello Paris Participation	France	50,00	50,00	MEE	
Hello Paris Services	France	50,00	50,00	MEE	
HelvéCie SA	Suisse	100,00	100,00	IG	
Hong Kong Tramway	Hong Kong	100,00	100,00	IG	
Hong Kong Tramway Engineering	Hong Kong	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 Sovereign	Angleterre	100,00	100,00	IG	
London United Busways	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Metrolab	France	50,00	50,00	Autre	Activité conjointe. Intégrée en quote-part ligne à ligne
MétoLink	Angleterre	100,00	100,00	IG	
Mobicité	France	100,00	100,00	IG	
Moulins Mobilité	France	100,00	100,00	IG	
Mumbai 1	Inde	63,00	63,00	IG	
Odulus	France	35,00	35,00	MEE	
OrlyVal Service (OVS)	France	99,00	99,00	IG	
PEM Mantes	France	100,00	100,00	IG	
Public Transportation Company	Arabie saoudite	20,00	20,00	MEE	
RATP CAP Île-de-France	France	100,00	100,00	IG	
RATP Coopération	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Angers	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Asia Pacific PTE Ltd	Singapour	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Brest	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Canada	Canada	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Creil	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Digital Hub Maroc	Maroc	100,00	100,00	IG	Entrée 1er semestre
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	

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS SEMESTRIELS AU 30 JUIN 2021

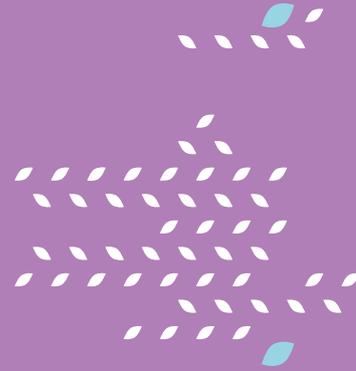
Notes annexes

	Pays	% de contrôle	% d'intérêt	Méthode	Commentaires
RATP Dev Quimperlé Communauté	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Rails	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Saint-Malo	France	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Saudi Arabia	Arabie saoudite	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Suisse	Suisse	100,00	100,00	IG	
RATP Dev Suisse TP	Suisse	100,00	100,00	IG	
RATP Dev UK	Angleterre	100,00	100,00	IG	
RATP Dev USA Inc. (ex-McDonald Transit Associates)	États-Unis	94,29	94,29	IG	
RATP Dev USA LLC	États-Unis	100,00	100,00	IG	
RATP Development Mobility Cairo	Égypte	100,00	100,00	IG	
RATP Développement	France	100,00	100,00	IG	
RATP do Brazil	Brésil	100,00	100,00	IG	
RATP Participations	France	100,00	100,00	IG	
RD Australie	Australie	100,00	100,00	IG	
RD Belgium	Belgique	100,00	100,00	IG	
RD Mantois	France	100,00	100,00	IG	Entrée 1 ^{er} semestre
RDGL	France	55,00	55,00	IG	
RDGS	Angleterre	100,00	100,00	IG	
RDK LLC (Educational City)	Qatar	50,00	50,00	MEE	
RDK SAS	France	50,00	50,00	MEE	
RDMT – DC	États-Unis	98,86	98,86	IG	
RDMT Tucson	États-Unis	98,86	98,86	IG	
RDSL Urban NY	États-Unis	100,00	100,00	IG	
RDTC	Chine	100,00	100,00	IG	
RDTI	Inde	100,00	100,00	IG	
RIO4	France	100,00	100,00	IG	Entrée 1 ^{er} semestre
RKH Qïtarat LLC (ex-Qatar Metro)	Qatar	30,50	30,50	MEE	
RMS	États-Unis	100,00	100,00	IG	
RRS	États-Unis	100,00	100,00	IG	
Saint-Quentin-en-Yvelines Bus	France	89,52	89,52	IG	
SCI Foncière RD	France	100,00	100,00	IG	
SCI Sofitim	France	50,00	50,00	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 interurbains du Val-d'Oise	France	50,00	50,00	MEE	Coentreprise
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	
Société téléphérique du Salève	France	51,00	51,00	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

	Pays	% de contrôle	% d'intérêt	Méthode	Commentaires
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	
Vienne Mobilités	France	90,00	90,00	IG	
Voyages Dupas Lebeda	France	100,00	100,00	IG	
Voyages Taquet	France	100,00	100,00	IG	
Wizway Solution	France	25,00	25,00	MEE	
Wofe	Chine	100,00	100,00	IG	
Pôle Ingénierie					
Groupe Systra	France	43,38	43,38	MEE	
Pôle Solutions Ville					
Mobizen	France	20,00	20,00	MEE	
RATP Capital Innovation	France	100,00	100,00	IG	
RATP Connect	France	100,00	100,00	IG	
RATP Real Estate	France	100,00	100,00	IG	
RATP Solutions Ville	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	
Pôle Services					
Ixxi Techside	France	100,00	100,00	IG	
Mappy	France	100,00	100,00	IG	
Navocap	France	100,00	100,00	IG	
RATP Maintenance Services (ex-MATEM)	France	100,00	100,00	IG	
RATP Smart Systems	France	100,00	100,00	IG	
RATP Travel Retail	France	100,00	100,00	IG	
Setim	France	100,00	100,00	IG	
Setim Mexico	Mexique	100,00	100,00	IG	

3.25 Événements postérieurs à la clôture

Néant.



RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES



RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES
SUR L'INFORMATION FINANCIÈRE SEMESTRIELLE 2021

Rapport des commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2021

Période du 1^{er} janvier 2021 au 30 juin 2021

Mesdames, Messieurs,

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

- l'examen limité des comptes semestriels consolidés résumés de la RATP, relatifs à la période du 1^{er} janvier 2021 au 30 juin 2021, tels qu'ils sont joints au présent rapport;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

La crise mondiale liée à la pandémie de Covid-19 crée des conditions particulières pour la préparation et l'examen limité des comptes semestriels consolidés résumés. En effet, cette crise et les mesures exceptionnelles prises dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire induisent de multiples conséquences pour les entreprises, particulièrement sur leur activité et leur financement, ainsi que des incertitudes accrues sur leurs perspectives d'avenir. Certaines de ces mesures, telles que les restrictions de déplacement et le travail à distance, ont également eu une incidence sur l'organisation interne des entreprises et sur les modalités de mise en œuvre de nos travaux.

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.

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 30 juillet 2021

KPMG Audit
Département de KPMG SA

Stéphanie Millet
Associée

Courbevoie,
le 30 juillet 2021

Mazars

Erwan Candau
Associé

GRUPE RATP

54, quai de la Rapée
75012 Paris - France
ratpgroup.com