

RAPPORT  
FINANCIER  
30 JUIN 2021  
GROUPE SNCF

# ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER SEMESTRIEL

LA PLAINE SAINT-DENIS, LE 29 JUILLET 2021,

Nous attestons, à notre connaissance, que les comptes consolidés semestriels résumés au 30 juin 2021 sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de l'émetteur et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport semestriel d'activité présente un tableau fidèle de l'évolution des affaires, des résultats et de la situation financière de l'émetteur et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation ainsi qu'une description des principaux risques et incertitudes auxquels nous sommes confrontés.

JEAN-PIERRE FARANDOU  
LE PRÉSIDENT DIRECTEUR GÉNÉRAL DU GROUPE SNCF

LAURENT TREVISANI  
LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DÉLÉGUÉ  
STRATÉGIE FINANCES

# GROUPE SNCF

01 – RAPPORT SEMESTRIEL D'ACTIVITÉ DU GROUPE SNCF	PAGE 1
02 – COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS DU GROUPE SNCF	PAGE 24
03 – RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS	PAGE 56



30 JUIN 2021

01 –  
RAPPORT  
SEMESTRIEL  
D'ACTIVITÉ  
GROUPE SNCF

**LE GROUPE SNCF AU COURS DU PREMIER SEMESTRE 2021**

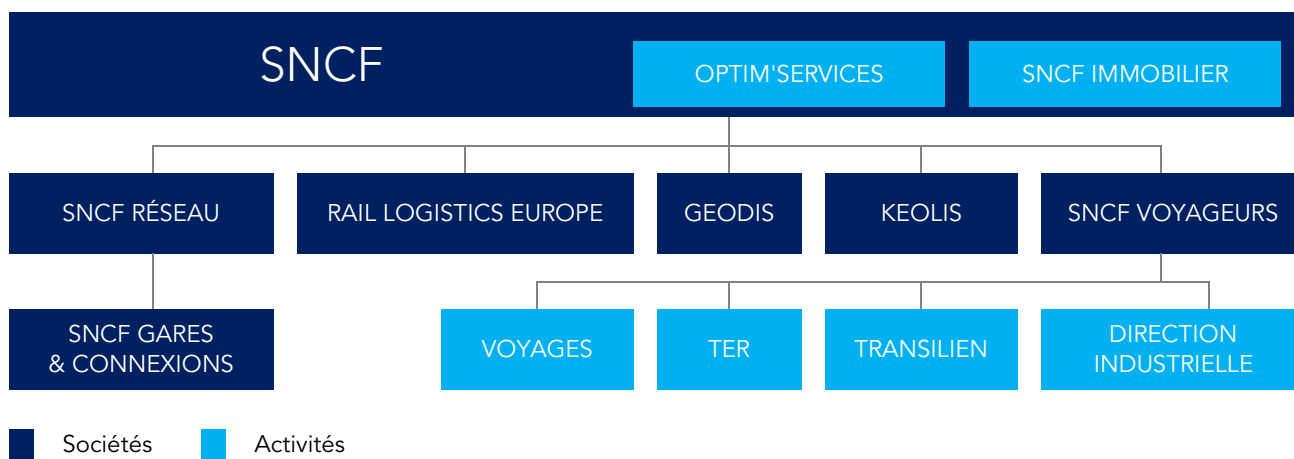
- 1. LES RÉALISATIONS MAJEURES DES ACTIVITÉS AU COURS DU PREMIER SEMESTRE 2021
- 2. LE GROUPE SNCF EN QUELQUES CHIFFRES
- 3. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

**ACTIVITÉS ET RÉSULTATS FINANCIERS DU GROUPE AU 30 JUIN 2021**

<b>3</b>	1. COMMENTAIRES SUR LES RÉSULTATS DU GROUPE	6
	2. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS	9
	3. INVESTISSEMENTS ET ENDETTEMENT NET	20
	4. PRISES DE PARTICIPATION	21
	5. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES	21
	6. VOLET SOCIAL	22
<b>6</b>	<b>ENJEUX ET PERSPECTIVES</b>	<b>23</b>

# LE GROUPE SNCF AU COURS DU PREMIER SEMESTRE 2021

Depuis la réforme ferroviaire entrée en vigueur au 01/01/2020, le groupe SNCF est organisé en 5 grands métiers et 11 activités :



## 1. LES RÉALISATIONS MAJEURES DES ACTIVITÉS AU COURS DU PREMIER SEMESTRE 2021

**Le Groupe s'appuie toujours sur la résilience de son modèle économique et sa forte capacité d'adaptation, dans la crise comme dans la reprise**

L'ensemble des activités de logistique et du transport de marchandises démontrent un fort dynamisme. Après une performance record sur le second semestre 2020, Geodis atteint un nouveau record au 1<sup>er</sup> semestre 2021 (+21% de chiffre d'affaires versus S1 2020 et +20% versus S1 2019) porté par la dynamique du e-commerce notamment aux États-Unis et en Europe. Les acquisitions renforcent les activités de Geodis en Pologne (Pekaes) et en France (Condiservices). Le transport ferroviaire de marchandises progresse de +13% en chiffre d'affaires versus S1 2020.

L'activité de Keolis est soutenue, en particulier à l'international. La croissance du chiffre d'affaires est de +9% par rapport au S1 2020. À noter des succès marquants comme l'attribution du contrat d'exploitation et de maintenance des réseaux métro/tramway de Dubaï et le renforcement de sa présence en Australie, à Adelaïde et Sydney. En Suède, Keolis confirme son expertise en matière d'exploitation de réseaux de bus énergies alternatives en remportant un contrat de bus

100% électrique à Göteborg et le réseau de bus au biogaz et biodiesel du comté d'Uppsala.

En France, Keolis a remporté des contrats significatifs en Île-de-France avec le gain de deux lots Optile et d'un service d'aide à la mobilité dans les Yvelines, ainsi que le réseau de Thionville. Ces contrats représentent un chiffre d'affaires supplémentaire de 100 M€/an.

Les activités ferroviaires conventionnées de SNCF Voyageurs connaissent une croissance dynamique de leur chiffre d'affaires : Transilien +21% et TER +16% versus S1 2020.

Le transport ferroviaire de voyageurs longue distance a su capter la forte demande de mobilité à la suite de la levée des restrictions à partir de mai (+2% en chiffre d'affaires à fin juin versus S1 2020). Elle s'est accélérée en juin avec une évolution ambitieuse de la gamme tarifaire. Ce dernier projet sert une ambition de croissance du volume pour compenser le fort retrait de la clientèle affaires. Un succès confirmé par les ventes de la nouvelle carte « Avantage » (210 000 depuis son lancement en juin).

La grande vitesse internationale (Eurostar, Thalys et les autres liaisons trans-nationales) a adapté son offre à la

clientèle loisirs. À noter, le succès de l'ouverture de la ligne TGV low price Ouigo España en mai 2021 en Espagne avec un taux de remplissage de 95%.

Le chiffre d'affaires de SNCF Réseau est en croissance de +16% versus le S1 2020.

**Cette capacité de résilience s'accompagne d'un plan de performance et de mesures d'économies exceptionnelles** pour limiter fortement l'impact de la crise sur la trajectoire financière du Groupe. À fin juin, **ces mesures ont un impact favorable sur le cash-flow libre de près de 830 M€ pour un objectif de 1,3 Md€ en 2021 (près de 65% réalisés à mi-année).**

#### **Maintien des investissements essentiels grâce au plan de relance de l'État**

Malgré le contexte, SNCF maintient **une trajectoire d'investissement élevée pour mener à bien les projets et opérations essentiels**, notamment ceux de régénération et de modernisation du réseau ferroviaire national. **Plus de 11,5 Mds€ d'investissements sont mobilisés** au total sur l'année 2021 dont près de 40% financés en propre et **plus de 90% réalisés en France et dans le ferroviaire.**

**Au 1<sup>er</sup> semestre, les investissements atteignent 4,7 Mds€.** Ils sont financés en partie par l'État au titre du plan de soutien au secteur ferroviaire. Ce plan attribue 4,05 Mds€ à SNCF SA sous forme d'une augmentation de capital ; cette dernière est consacrée entièrement au maintien de l'effort d'investissement de régénération du réseau au niveau initialement prévu. Les investissements financés en propre par SNCF se limitent à 874 M€ au 1<sup>er</sup> semestre.

Grâce au soutien de l'État actionnaire, **les travaux de régénération et de modernisation du réseau ainsi que les travaux en gares se poursuivent à un rythme conforme aux prévisions.**

#### **Des engagements financiers renouvelés**

Les mesures mises en œuvre par le Groupe (plan de performance, cession d'actif non stratégique), combinées au plan de relance de l'État, ont un impact favorable sur la trésorerie du Groupe :

– Amélioration de la performance et de la compétitivité du ferroviaire : un plan d'économies attendues de 1,3 Md€ en 2021, initié dès mars 2020.

– Cession prévue de la filiale Ermewa spécialisée dans la location de wagons et de conteneurs-citernes, actif non-stratégique, devant être finalisée au 2<sup>nd</sup> semestre 2021.

– Premier versement de 1,645 Md€ à SNCF Réseau au titre du plan de relance du ferroviaire.

Ces éléments, à savoir le niveau d'activité, la performance intrinsèque du Groupe et le plan de relance de l'État permettent de confirmer les **engagements financiers annoncés dans le cadre de la réforme ferroviaire de 2018. L'objectif d'un cash-flow libre à l'équilibre dès 2022 est confirmé.**

#### **Une solidité financière maintenue et reconnue**

Le groupe SNCF conserve sa solidité sur le plan financier et la confiance des investisseurs. Pour preuve,

de nombreuses opérations de financement ont été réalisées au 1<sup>er</sup> semestre 2021 pour un total de 2,78 Mds€. À noter, une opération publique de référence à 40 ans pour 1,5 Md€, des placements privés long en devises et un retour sur le marché de la Livre Sterling. Au total, le Groupe a levé l'équivalent de plus de 900 M€ en devises étrangères, soit 33% des financements levés au S1 2021, sur des maturités comprises entre 2 et 50 ans.

SNCF reste le 5<sup>ème</sup> émetteur au monde de Green Bonds (hors souverains, supranationaux et bancaires), fort d'un encours de 7,6 Mds€ (au 30/06/2021). Il s'agit d'une véritable reconnaissance par les marchés financiers de la capacité de SNCF à élaborer des projets qui favorisent la transition énergétique.

Très impacté par les restrictions sanitaires strictes mises en place entre l'Angleterre et le continent européen, Eurostar a connu une chute très significative de son trafic sur le premier semestre 2021. Afin de sécuriser son avenir dans un contexte de levée future des restrictions de déplacement et de reprise progressive de l'activité, Eurostar a bénéficié d'un plan de soutien de ses actionnaires et de ses banques à hauteur de 250 M€, soit environ 290 M€.

Thalys a également dû recourir à un emprunt bancaire de 120 M€ pour couvrir son besoin de financement et assurer sereinement la reprise de son activité.

A la différence de plusieurs de ses concurrents, SNCF a vu son rating confirmé par l'ensemble de ses agences de notation (S&P AA-, Moody's Aa3, Fitch A+) malgré l'impact de la crise.

De fait, le groupe SNCF dispose de **capacités de financement intactes, d'une trésorerie robuste de 8,65 Mds€ au 30 juin 2021 et d'une ligne de crédit disponible de 3,5 Mds€.** Cela lui permet d'envisager la sortie de crise et de se projeter vers ses objectifs d'avenir avec confiance et ambition.

#### **Répondre aux attentes d'une mobilité plus durable**

Pendant le semestre, **SNCF s'est engagée en faveur de la réduction de l'empreinte de ses activités sur l'environnement**, alors que le ferroviaire est déjà le mode de transport le plus éco-performant. Plusieurs projets de trains ou camions émettant moins de carbone sont lancés (TER biocarburant ou hydrogène, TGV M, camions au gaz naturel...). Des bus circulant au biogaz et biodiesel ou encore électriques se développent sur les réseaux Keolis. La part d'énergie renouvelable consommée par le Groupe augmente, soit en achetant de l'électricité produite par des fermes photovoltaïques (Power purchase agreement sur 20 ans), soit en développant ses propres sites photovoltaïques.

SNCF sensibilise également ses voyageurs à l'usage des modes décarbonés en relançant les trains de nuit Intercités ou en proposant un comparateur de CO<sub>2</sub> émis lors du trajet pour 5 moyens de transport.

Malgré la crise, SNCF a poursuivi son activité en faveur du développement économique et social des territoires, notamment à travers sa politique d'achats responsables.



## 2. LE GROUPE SNCF EN QUELQUES CHIFFRES

En millions d'euros	30/06/2021	30/06/2020
Chiffre d'affaires	16 060	14 129
EBITDA	1 394	69
Résultat net - Part du groupe	-780	-2 389
Résultat net récurrent - Part du groupe (1)	-790	-2 384
Investissements nets (2)	874	2 397
Investissements tous financements (3)	4 662	3 752
Cash Flow Libre (4)	-745	-2 809
Endettement net / EBITDA (5)	11,8	13,6
Effectifs	269 134	271 949

En millions d'euros	30/06/2021	31/12/2020
Endettement net du groupe SNCF	38 404	38 148
dont endettement net de SNCF Réseau	28 496	29 422

(1) Définition du résultat net récurrent dans le chapitre Activités et résultats financiers du Groupe de ce même rapport.

(2) Les investissements nets sont obtenus par :

En millions d'euros	30/06/2021	30/06/2020
la somme des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	3 746	3 033
- Subventions d'investissement reçues	-3 010	-764
- Nouveaux actifs financiers de concession	1 073	693
- Encaissement sur actifs financiers de concession	-935	-565
Total investissements nets	874	2 397

(3) Les investissements tous financements sont obtenus par :

En millions d'euros	30/06/2021	30/06/2020
la somme des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	3 746	3 033
- Nouveaux actifs financiers de concession	1 073	693
diminuée de la variation du BFR d'investissement présentée en note 4.2 des comptes consolidés semestriels.	157	-26
Total investissements tous financements	4 662	3 752

(4) Le Cash Flow Libre est obtenu par :

En millions d'euros	30/06/2021	30/06/2020
la somme des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
- CAF après coût de l'endettement financier net et impôt	769	-520
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-3 746	-3 033
- Subventions d'investissements reçues	3 010	764
- Remboursement des obligations locatives	-476	-502
- Remboursements des créances financières de location IFRS 16	0	1
- Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	147	91
- Nouveaux actifs financiers de concession	-1 073	-693
- Encaissement sur actifs financiers de concession	935	565
- Incidence de la variation du BFR	-430	398
la variation du BFR IS inclus dans la ligne « Impôts (décaissés) encaissés » de l'état des flux de trésorerie	108	109
les intérêts courus sur obligations locatives IFRS 16 inclus dans la ligne « Intérêts payés sur obligations locatives » de l'état des flux de trésorerie	0	-0
les dividendes reçus des entités mises en équivalence inclus dans la ligne « Dividendes reçus » de l'état des flux de trésorerie	11	12
Total Cash Flow Libre	-745	-2 809

(5) Endettement net au 30 juin et EBITDA calculé sur 12 mois glissants.

## 3. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Il n'y a pas d'évènement postérieur à la clôture significatif.

# ACTIVITÉS ET RÉSULTATS FINANCIERS DU GROUPE AU 30 JUIN 2021

## 1. COMMENTAIRES SUR LES RÉSULTATS DU GROUPE

### 1.1 RÉSULTATS DU GROUPE

En millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020		Variation 2021 vs 2020
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>16 060</b>	<b>14 129</b>	<b>1 931</b>	<b>13,7%</b>
Péages	-260	-373	114	-30,5%
Achats et charges externes hors péages	-6 371	-5 612	-759	13,5%
Impôts et taxes	-799	-892	93	-10,4%
Charges de personnel	-7 307	-7 140	-166	2,3%
Autres produits et charges	71	-43	113	-266,5%
<b>EBITDA</b>	<b>1 394</b>	<b>69</b>	<b>1 326</b>	<b>-</b>
Dotations aux amortissements	-1 886	-1 980	93	-4,7%
Variation nette des provisions	103	-55	158	-286,0%
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>-389</b>	<b>-1 966</b>	<b>1 577</b>	<b>-80,2%</b>
Résultat de cession d'actifs	37	61	-24	-39,1%
Pertes de valeur	11	-13	24	-188,1%
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>-341</b>	<b>-1 918</b>	<b>1 577</b>	<b>-82,2%</b>
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	0	9	-9	-95,8%
<b>Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence</b>	<b>-341</b>	<b>-1 909</b>	<b>1 568</b>	<b>-82,2%</b>
Coût financier net des avantages du personnel	37	-5	42	-778,5%
Coût de l'endettement financier net et autres	-469	-547	78	-14,3%
<b>Résultat financier</b>	<b>-432</b>	<b>-552</b>	<b>120</b>	<b>-21,8%</b>
<b>Résultat avant impôt</b>	<b>-773</b>	<b>-2 462</b>	<b>1 689</b>	<b>-68,6%</b>
Impôt sur les résultats	-103	-97	-6	6,1%
<b>Résultat net des activités ordinaires</b>	<b>-876</b>	<b>-2 559</b>	<b>1 683</b>	<b>-65,8%</b>
Résultat net d'impôt des activités transférées	-	-	-	n/a
<b>Résultat net de l'exercice</b>	<b>-876</b>	<b>-2 559</b>	<b>1 683</b>	<b>-65,8%</b>
<b>Résultat net - Part du groupe</b>	<b>-780</b>	<b>-2 389</b>	<b>1 608</b>	<b>-67,3%</b>
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	-95	-170	75	-43,9%
<b>Résultat net récurrent - Part du groupe (1)</b>	<b>-790</b>	<b>-2 384</b>	<b>1 593</b>	<b>-66,8%</b>
EBITDA / chiffre d'affaires	8,7%	0,5%		
Résultat opérationnel courant / chiffre d'affaires	-2,4%	-13,9%		

(1) Le Groupe communique, en interne et en externe, sur un résultat net récurrent part du groupe déterminé à partir du résultat net part du groupe retraité :

- des pertes de valeur ;
- des opérations entraînant un impact en résultat individuellement supérieur à 50 M€ en valeur absolue et

généralement inclus dans et/ou répartis entre les lignes « Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue » et « Résultat de cession actifs » ;

- de la quote-part du Groupe dans ces différents éléments comptabilisés dans les entreprises mises en

équivalence et incluse dans la ligne « Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence » ;

- de la variation de juste valeur des instruments financiers incluse dans la ligne « Coût de l'endettement financier net et autres », lorsqu'elle dépasse 50 M€ en valeur absolue ;
- des opérations particulières portant sur les instruments financiers (restructurations, renégociations ou autres) entraînant des impacts supérieurs à 50 M€ en valeur absolue sur le coût de l'endettement financier net ;

- de la variation d'impôts différés actifs reconnue sur les entités de l'intégration fiscale SNCF dans la ligne « Impôts sur les résultats » ;
- de la part des minoritaires relative à ces différents éléments et incluse dans la ligne « Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) ».

L'indicateur ainsi déterminé vise à mieux refléter le résultat net part du groupe relatif à la performance récurrente du Groupe. Il s'établit comme suit à la clôture :

En millions d'euros	Notes (*)	30/06/2021	30/06/2020
<b>Résultat net - Part du groupe</b>		<b>-780</b>	<b>-2 389</b>
Pertes de valeurs	4.3	-11	13
Inclus dans la ligne "Coût de l'endettement financier net et autres" (opérations particulières sur instruments financiers)		-	1
Inclus dans la ligne "Impôts sur les résultats"		2	-2
Inclus dans la ligne "Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)"		-1	-7
<b>Résultat net récurrent - Part du groupe</b>		<b>-790</b>	<b>-2 384</b>

(\*) les renvois aux notes se rapportent aux comptes consolidés semestriels.

## 1.2 COMPARABILITÉ DES COMPTES

La comparabilité des résultats 2021 avec ceux de 2020 est affectée par les variations de périmètre et change suivantes :

En millions d'euros		Effets sur l'évolution du chiffre d'affaires
<b>Voyages SNCF</b>	<b>Variation des taux de change</b>	<b>0</b>
<b>Voyageurs autres</b>	<b>Variation de périmètre 2020 <sup>(1)</sup></b>	
	Cession OuiCar	-2
<b>Keolis</b>	<b>Variation de périmètre 2021</b>	
	Cession CSG Commuter Security	-5
	<b>Variation des taux de change</b>	<b>12</b>
<b>Geodis</b>	<b>Variations de périmètre 2021</b>	
	Acquisition Condi Services	11
	Acquisition Pekaes	117
	<b>Variation des taux de change</b>	<b>-117</b>
<b>Rail Logistics Europe</b>	<b>Variation des taux de change</b>	<b>0</b>
<b>Marchandises &amp; Logistique autres</b>	<b>Variation de périmètre 2020 <sup>(1)</sup></b>	
	Acquisition DEMI	2
	<b>Variation de périmètre 2021</b>	
	Acquisition INVEHO Allemagne	10
	<b>Variation des taux de change</b>	<b>-1</b>
<b>Opérations internes</b>		<b>-</b>
<b>Total</b>		<b>28</b>

(1) Opérations réalisées en 2020 ayant un effet sur l'évolution du chiffre d'affaires 2020 / 2021

## 1.3 RÉSULTATS DU PREMIER SEMESTRE 2021

### 1.3.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe SNCF s'élève à 16 060 M€ à fin juin 2021, soit une augmentation de 1 931 M€ (+13,7%) par rapport à 2020 qui s'explique par :

- des effets périmètre pour +133 M€ ;
- l'effet de la variation des taux de change pour -105 M€ ;
- une croissance organique pour le Groupe de +1 903 M€ (+13,5%) ; celle des activités est la suivante (données aux bornes des activités) :

**Croissance organique 2021 du chiffre d'affaires aux bornes des activités**

SNCF Réseau	+425 M€	+16,0%
SNCF Gares & Connexions	+11 M€	+1,6%
Transilien	+312 M€	+21,3%
TER	+363 M€	+16,4%
Voyages SNCF	+32 M€	+1,7%
Direction industrielle	+128 M€	+17,5%
Voyageurs autres	+4 M€	+1,6%
Keolis	+248 M€	+8,6%
Geodis	+856 M€	+21,4%
Rail Logistics Europe	+93 M€	+13,1%
Marchandises & Logistique autres	+17 M€	+7,4%
SNCF Immobilier	+9 M€	+2,9%
Corporate	+34 M€	+6,8%

**1.3.2 EBITDA**

Au 30 juin 2021 l'EBITDA s'établit à 1 394 M€, en amélioration de 1 326 M€ par rapport à 2020 ; le ratio EBITDA sur chiffre d'affaires passe de 0,5% à 8,7% entre 2020 et 2021.

La perte d'EBITDA consécutive à la crise sanitaire a été estimée à 2,6 Mds€ en 2021 contre une perte estimée à 3,2 Mds€ au premier semestre 2020.

En millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020		Variation 2021 vs 2020		Variation à périmètre et change constants
Chiffre d'affaires (CA)	16 060	14 129	1 931	13,7%	1 903	13,5%
Charges de personnel	-7 307	-7 140	-166	2,3%	-190	2,7%
Achats et charges externes (hors péages, énergie de traction et carburant) et autres produits et charges	-5 823	-5 190	-632	12,2%	-587	11,3%
Péages	-260	-373	114	-30,5%	114	-30,6%
Énergie de traction et carburant	-478	-464	-14	2,9%	-12	2,6%
Impôts et taxes	-799	-892	93	-10,4%	92	-10,4%
EBITDA	1 394	69	1 326	-	1 321	-
Taux EBITDA / CA	8,7%	0,5%				

**1.3.3 Résultat opérationnel courant**

Le résultat opérationnel courant atteint -389 M€, en hausse de 1 577 M€ par rapport à 2020.

Le taux de transformation du chiffre d'affaires en résultat opérationnel courant passe ainsi de -13,9% à -2,4%.

À l'amélioration de l'EBITDA de 1 326 M€ s'ajoutent la baisse de 93 M€ des dotations aux amortissements et l'évolution favorable de la variation nette des provisions : reprise nette de 103 M€ en 2021 contre une dotation nette de -55 M€ en 2020.

**1.3.4 Résultat opérationnel**

Le résultat opérationnel progresse de 1 577 M€ ; à l'évolution du résultat opérationnel courant s'ajoutent :

– des pertes de valeur pour un montant de 11 M€ en 2021 contre -13 M€ lors de l'exercice précédent ;

– une baisse de 24 M€ du résultat de cession d'actifs.

**1.3.5 Résultat financier**

L'amélioration de 120 M€ du résultat financier entre 2020 et 2021 s'explique principalement par la baisse du coût de la dette de SNCF Réseau et par l'effet favorable de l'évolution des hypothèses actuarielles relatives aux avantages du personnel.

**1.3.6 Impôt sur les résultats**

Le montant de la charge d'impôt sur les résultats ne présente pas d'évolution significative.

**1.3.7 Résultat net part du groupe**

Conséquence de l'ensemble de ces évolutions, le résultat net part du groupe est déficitaire de -780 M€, contre une perte de -2 389 M€ en 2020, après constatation d'un résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) de -95 M€.

## 2. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS

Les contributions au chiffre d'affaires, à l'EBITDA, aux investissements nets et aux investissements tous financements des composantes du Groupe s'établissent comme suit (sauf indication contraire, les données financières par activité figurant dans le tableau ci-dessous et dans ceux des pages suivantes sont présentées en contributif Groupe) :

En millions d'euros	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	Transilien	TER	Voyages SNCF	Direction industrielle	Voyageurs Autres	Keolis
a) Chiffre d'affaires externe	1 280	95	1 609	2 404	1 732	33	12	3 084
b) Chiffre d'affaires interne	1 802	627	167	164	188	827	238	55
<b>a+b Chiffre d'affaires</b>	<b>3 083</b>	<b>722</b>	<b>1 777</b>	<b>2 569</b>	<b>1 919</b>	<b>861</b>	<b>250</b>	<b>3 138</b>
c) EBITDA externe	636	112	187	100	-768	12	24	284
d) EBITDA interne	43	7	17	20	24	15	3	8
<b>c+d EBITDA</b>	<b>680</b>	<b>119</b>	<b>204</b>	<b>120</b>	<b>-744</b>	<b>27</b>	<b>27</b>	<b>292</b>
Investissements nets (1)	17	37	198	-60	316	39	9	97
Investissements tous financements (1)	2 534	326	630	430	364	34	8	110

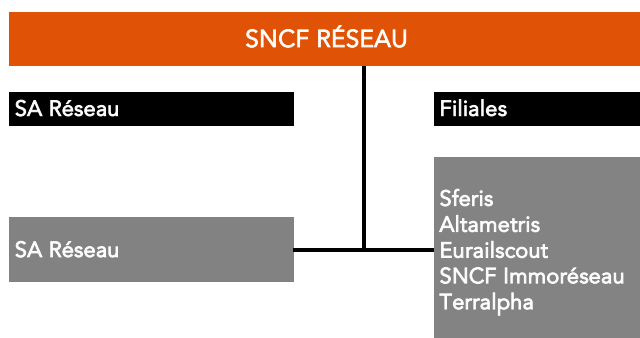
(1) Voir définition en Note 2 - Le groupe SNCF en quelques chiffres.

En millions d'euros	Geodis	Rail Logistics Europe	Logistique Autres	SNCF Immobilier	Corporate	Éliminations inter-secteurs	Total
a) Chiffre d'affaires externe	4 812	745	228	16	9		16 060
b) Chiffre d'affaires interne	54	59	34	309	527	-5 051	-
<b>a+b Chiffre d'affaires</b>	<b>4 865</b>	<b>804</b>	<b>263</b>	<b>325</b>	<b>536</b>	<b>-5 051</b>	<b>16 060</b>
c) EBITDA externe	454	85	138	98	31	-	1 394
d) EBITDA interne	4	26	-	1	28	-196	-
<b>c+d EBITDA</b>	<b>458</b>	<b>111</b>	<b>138</b>	<b>99</b>	<b>60</b>	<b>-196</b>	<b>1 394</b>
Investissements nets (1)	54	29	108	7	23		874
Investissements tous financements (1)	50	27	123	7	20		4 662

(1) Voir définition en Note 2 - Le groupe SNCF en quelques chiffres.

Sauf indication contraire, les analyses des résultats par activité sont présentées non retraitées des effets périmètre et change ; les commentaires du chiffre d'affaires et de l'EBITDA portent sur des données calculées aux bornes de chaque activité.

## 2.1 SNCF RÉSEAU



SNCF Réseau commercialise les sillons, gère, assure la maintenance, modernise et développe le réseau national. Ses clients sont les 28 entreprises ferroviaires circulant sur le réseau ferré national et 9 autres entreprises (opérateurs de transport combiné, ports, etc.) qui commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix. Ce secteur intègre les filiales Sferis, Altametriz, Eurailskout, SNCF Immoréseau et Terralpa.

En millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	1 280	1 214	66
b) Chiffre d'affaires interne	1 802	1 443	359
<b>a+b Chiffre d'affaires</b>	<b>3 083</b>	<b>2 658</b>	<b>425</b>
c) EBITDA externe	636	222	414
d) EBITDA interne	43	52	-8
<b>c+d EBITDA</b>	<b>680</b>	<b>274</b>	<b>406</b>
EBITDA / Chiffre d'affaires	22,1%	10,3%	
Investissements nets	17	1 575	-1 557
Investissements tous financements	2 534	1 989	545

### Faits marquants

- Impact significatif du troisième confinement sur les trafics et les péages. Les lignes à grande vitesse et les lignes internationales sont les plus affectées.
- Concernant le projet Charles de Gaulle Express, obtention en mars 2021 par SNCF Réseau d'un sursis à exécution, permettant la reprise des chantiers en attendant la décision d'appel attendue début juillet. Les travaux ont repris mais sans atteindre encore le rythme prévu.
- Versement par l'État le 23 février 2021 d'un montant de 1 645 M€ au titre de la première tranche du plan de relance.
- Déploiement du projet stratégique d'entreprise « Tous SNCF ambition Réseau » autour de quatre axes :
  - Orientation clients absolue.
  - Exigence de qualité de production.
  - Impératif de sécurité d'exploitation et du travail.
  - Parvenir à l'équilibre financier en 2024.
- Contrat de performance 2021-2030 en cours de finalisation.

### Résultats du premier semestre 2021

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de SNCF Réseau est en hausse de 16,0% soit 425 M€ par rapport à 2020. Les effets de la crise sanitaire et le contre-effet des grèves du début d'année 2020 sont estimés à respectivement +240 M€ et +80 M€. L'écart résiduel est dû principalement à la progression des autres produits (+48 M€), à l'indexation des péages (+40 M€ dont +1,4% pour TGV et Fret, +2,9% pour Intercités et +0,5% pour Transilien et TER), à un effet volume favorable sur les sillons TGV (+13 M€) ainsi qu'à l'ajustement de l'assiette de calcul de la compensation Fret (+9 M€).

– EBITDA

L'EBITDA progresse de 406 M€ soit 148,3% par rapport à l'exercice précédent, dont 244 M€ en lien avec la crise sanitaire et 70 M€ en lien avec les grèves 2020. Le solde de la variation s'explique principalement par les effets prix et volume favorables sur les redevances ainsi que par la variation nette positive des provisions sur actifs circulants.

– Investissements nets

Le volume des investissements nets de l'exercice (17 M€) est en recul de 1 557 M€. Cette évolution est liée essentiellement à l'encaissement de la subvention d'État reçue au titre du plan de relance (1 645 M€).

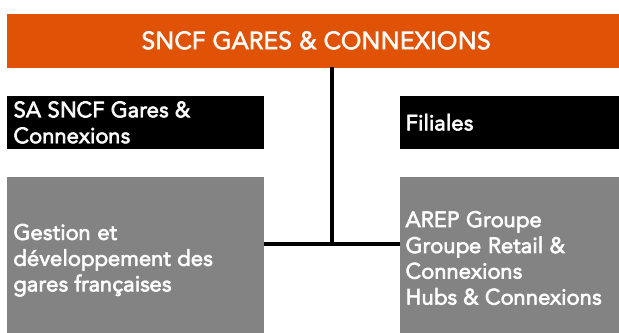
– Investissements tous financements

Le volume des investissements tous financements de l'exercice (2 534 M€) progresse de 545 M€ du fait du contre-effet de la crise sanitaire qui avait considérablement ralenti les travaux au 1<sup>er</sup> semestre 2020 (arrêt des chantiers pendant le confinement) ; cette évolution concerne majoritairement des opérations de régénération (+0,3 Md€).

### Perspectives du second semestre 2021

- Déploiement du projet « Maintenir demain » : formation, parcours et réorganisation en profondeur des établissements de production et optimisation des fonctions de siège.
- Contrat de performance 2021-2030 : finalisation de la négociation du contrat avec l'État, avec une clause de revoyure prévue à partir du 1<sup>er</sup> trimestre 2022 pour tenir compte des effets de la crise sanitaire.
- Lignes de desserte fine du territoire : affinage méthodologique du montant des compensations afin d'obtenir les premières estimations pour les régions Occitanie et Grand Est dans le courant du 3<sup>ème</sup> trimestre 2021.
- Contrats de performance avec les régions : mise en place de différents indicateurs contractuels convenus avec les régions pour mesurer la capacité de SNCF Réseau à délivrer la qualité de service attendue.

## 2.2 SNCF GARES & CONNEXIONS



SNCF Gares & Connexions est le spécialiste de la gare, de la conception à l'exploitation en passant par la commercialisation. Il intègre la SA SNCF Gares & Connexions ainsi que ses filiales Arep, Retail & Connexions et Hubs & Connexions.

En millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	95	100	-5
b) Chiffre d'affaires interne	627	611	16
<b>a+b Chiffre d'affaires</b>	<b>722</b>	<b>711</b>	<b>11</b>
c) EBITDA externe	112	93	19
d) EBITDA interne	7	5	1
<b>c+d EBITDA</b>	<b>119</b>	<b>98</b>	<b>21</b>
EBITDA / Chiffre d'affaires	16,5%	13,8%	
Investissements nets	37	-10	47
Investissements tous financements	326	261	64

### Faits marquants

– La Cour des comptes a publié le 20 avril 2021 un rapport public sur les gares ferroviaires voyageurs. Elle a formulé 5 recommandations visant à mieux définir l'offre de services, à ouvrir l'option d'un transfert de propriété des gares régionales et à renforcer le modèle économique de SNCF Gares & Connexions. Celles-ci ont été prises en compte dans le cadre du plan stratégique de l'activité.

– L'autorité de régulation des transports (ART) a été saisie le 1<sup>er</sup> juin d'un document de référence des gares (DRG) 2021 prenant en compte notamment une baisse du taux du coût moyen pondéré du capital (CMPC) à 4,5% avant impôt au lieu de 5,5% en 2020. L'impact annuel sur le montant des péages perçus s'élève à -24 M€.

– Dans le contexte sanitaire actuel, les commerces en gares sont en difficulté à la suite de leur fermeture pendant le confinement et d'une reprise très lente de leur activité ; cela entraîne une baisse significative des redevances perçues par SNCF Gares & Connexions.

– Un plan d'économies est mis en œuvre pour limiter les effets de la crise sanitaire.

– Un recours a été déposé par des associations le 15 février 2021 concernant le permis de construire de la gare de Paris Austerlitz. Tant qu'il n'est pas purgé de tout recours (échéance estimée courant 2022 ou début 2023), les opérations de cessions prévues en 2021 ne peuvent être effectuées.

## Résultats du premier semestre 2021

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2021 de SNCF Gares & Connexions est en progression de 11 M€ (1,6%) par rapport à 2020. L'impact net favorable de la crise sanitaire (+33 M€, sous l'effet de la conduite sans interruption au 1<sup>er</sup> semestre 2021 des chantiers de travaux et de maintenance) est en partie compensé par la diminution du chiffre d'affaires des filiales (-10 M€) et par la baisse des loyers internes (-7 M€).

– EBITDA

L'EBITDA progresse de 21 M€ entre 2020 et 2021 en lien à hauteur de 24 M€ avec l'effet net favorable de la crise sanitaire.

– Investissements nets

Le volume des investissements nets de l'exercice (37 M€) progresse de 47 M€. Cela s'explique par un meilleur avancement des projets d'investissement (+64 M€), effet à la fois amplifié par l'évolution de la variation du besoin en fonds de roulement (-38 M€ en 2021 contre +203 M€ en 2020) et atténué par des encaissements de subventions supérieurs (-259 M€).

– Investissements tous financements

Le volume des investissements tous financements de l'exercice (326 M€) progresse de 64 M€, traduisant un meilleur avancement des projets au 1<sup>er</sup> semestre 2021 par comparaison à la même période de 2020.

### Perspectives du second semestre 2021

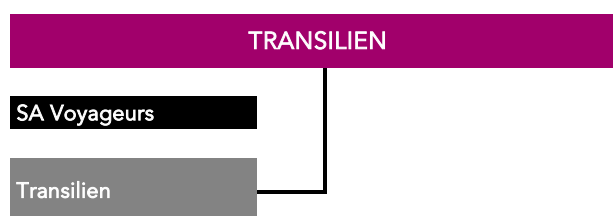
– L'avis de l'autorité de régulation des transports (ART) sur le document de référence des gares 2021 est attendu en septembre.

– À la suite de la délivrance du permis de construire pour le projet Gare du Nord 2024, le démarrage des travaux est prévu d'ici fin juin, sous réserve d'un accord avec le prestataire sur le planning et le coût objectif.

– Les plans d'économies sur les charges d'exploitation et les investissements se poursuivent pour limiter les effets de la crise sanitaire.

– Le rythme de reprise de l'activité commerciale en gares est un élément clé de la performance économique de SNCF Gares & Connexions.

## 2.3 TRANSILIEN



Transilien propose des services de transport ferroviaire de proximité en Île-de-France. Ce secteur comprend également la direction des mobilités quotidiennes (les données financières présentées ci-dessous intègrent les données de cette direction).

En millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	1 609	1 311	299
b) Chiffre d'affaires interne	167	154	13
<b>a+b Chiffre d'affaires</b>	<b>1 777</b>	<b>1 465</b>	<b>312</b>
c) EBITDA externe	187	-41	228
d) EBITDA interne	17	16	1
<b>c+d EBITDA</b>	<b>204</b>	<b>-25</b>	<b>229</b>
EBITDA / Chiffre d'affaires	11,5%	-1,7%	
Investissements nets	198	356	-158
Investissements tous financements	630	522	108

**Faits marquants**

– L'application du contrat signé fin 2020 avec Île-de-France Mobilités pour la période 2020-2023, avec davantage d'exigences au profit du voyageur :

- Investissements en hausse pour le renouvellement du matériel roulant et l'amélioration du service, financés à 100% par l'autorité organisatrice.
- Pénalités et incitations : enveloppe de bonus/malus multipliée par 4 pour atteindre 100 M€ par an, dont 25% sont directement liés à la perception des voyageurs.
- Communication, régularité, sécurité : indicateurs au service du « mieux voyager ».
- Information voyageurs en temps réel et accompagnement : des investissements vont permettre de connaître en temps réel la disponibilité des équipements ou la charge à bord des véhicules.
- Remboursements automatiques en cas de grève si le service minimum n'est pas réalisé.

– Un impact de la crise sanitaire sur la fréquentation des trains en Île-de-France (fréquentation divisée par deux à fin mai par rapport à la référence nominale), accompagné par la mise en place depuis la fin du premier trimestre d'un plan de transport adapté aux nouveaux comportements des voyageurs sur près des trois quarts des lignes Transilien.

– Une ponctualité (94,7% en moyenne à fin avril) qui dépasse les objectifs contractuels.

– Une qualité du service à son plus haut niveau historique avec un taux de satisfaction clients de 80% (à fin mai).

– La poursuite à un rythme soutenu du programme d'investissements avec notamment :

- La livraison de 17 rames NAT pour les lignes J et P, de 4 rames Regio2N pour la ligne N et de 5 tram-trains Dualis pour le T13 (tangentielle ouest).
- La livraison des sites de maintenance et de garages en ligne à Vaires (lignes E et P) et à Corbeil (lignes D et R).
- La poursuite du déploiement des nouvelles bornes de validation dans les gares d'Île-de-France.

**Résultats du premier semestre 2021**

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2021 de Transilien est en progression 312 M€ soit +21,3% par rapport à 2020. Cette évolution s'explique pour +233 M€ par un effet de la crise sanitaire moins fort en 2021 qu'en 2020 (effet estimé à -20 M€ en 2021 contre -253 M€ en 2020) ; cela est lié à la non signature à fin juin 2020 du nouveau contrat avec Île-de-France Mobilités (IDFM), et de ce fait la non application au 30 juin 2020 de la clause de partage sur les pertes de

recettes avec l'autorité organisatrice. L'écart complémentaire de +79 M€ s'explique notamment par la hausse de la rémunération perçue d'IDFM dans le cadre du nouveau contrat ainsi que par le contre-effet des grèves de janvier 2020 (+33 M€). Les trafics progressent de 19%.

– EBITDA

L'EBITDA de Transilien progresse de 229 M€ entre 2020 et 2021 du fait d'un impact de la crise sanitaire moins fort en 2021 qu'en 2020 pour +138 M€ (absence d'application de la clause de partage sur les pertes de recettes avec IDFM en 2020). L'écart complémentaire s'explique notamment par la rémunération de la hausse de la qualité de service attendue, par le contre-effet des grèves de janvier 2020 (+11 M€) ainsi que par la variation nette positive des provisions sur actifs circulants (+36 M€).

– Investissements nets

Le volume des investissements nets de l'exercice (198 M€) est en recul de 158 M€ du fait, pour -270 M€ d'un niveau plus élevé des subventions reçues dans le cadre du nouveau contrat avec Île-de-France Mobilités (subventionnement à 100% des investissements) ; cet effet est atténué par un niveau d'investissements bruts en hausse de 112 M€.

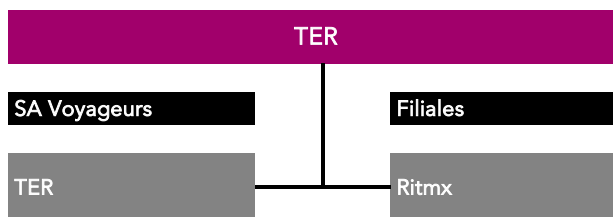
– Investissements tous financements

Le volume des investissements tous financements de l'exercice (630 M€) progresse de 108 M€. La hausse concerne notamment les acquisitions de matériel roulant neuf (+50 M€), les travaux industriels du matériel roulant (+20 M€) et les projets d'ateliers et autres installations fixes (+42 M€).

**Perspectives du second semestre 2021**

Détermination d'une offre de transport adaptée aux nouveaux comportements des voyageurs au-delà de l'été 2021 après obtention de l'accord d'Île-de-France Mobilités.

**2.4 TER**



TER propose des services de transport régional de voyageurs conventionné, ferroviaire et routier, y compris urbain et périurbain ainsi que les services complémentaires associés via la filiale RITMx.



En millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	2 404	2 052	352
b) Chiffre d'affaires interne	164	154	11
<b>a+b Chiffre d'affaires</b>	<b>2 569</b>	<b>2 206</b>	<b>363</b>
c) EBITDA externe	100	16	84
d) EBITDA interne	20	18	1
<b>c+d EBITDA</b>	<b>120</b>	<b>35</b>	<b>85</b>
EBITDA / Chiffre d'affaires	4,7%	1,6%	
Investissements nets	-60	-112	52
Investissements tous financements	430	268	162

**Faits marquants**

– Un premier semestre marqué par la crise sanitaire et le recul du trafic avec l'espoir d'une reprise progressive au second semestre.

– Mise en place d'une adaptation des plans de transport pour toutes les régions sauf Auvergne-Rhône-Alpes, notamment pendant le confinement d'avril, en liaison étroite avec les services des autorités organisatrices.

– Avis de pré-information d'un nouveau lot ouvert à la concurrence publié en mai par la région Hauts-de-France portant sur les services correspondant aux liaisons entre les villes suivantes :

- Paris – Creil – Compiègne — Saint-Quentin – Maubeuge/Cambrai.
- Paris – Laon.
- Roissy-Creil vers Amiens et Saint-Quentin (services à grande vitesse dits « TGV » non inclus).

– Poursuite de la progression de la qualité de production au cours du 1er semestre.

– Poursuite de la digitalisation de la distribution à un rythme plus soutenu que prévu, puisque l'objectif de fin d'année est déjà dépassé à fin mai.

– Commande des premiers trains à hydrogène à Alstom (12 à 14 rames bi-mode, alimentées par électricité et hydrogène) pour les régions Bourgogne-Franche-Comté, Grand Est, Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie.

**Résultats du premier semestre 2021**

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2021 de TER est en hausse de 363 M€ soit 16,4% par rapport à 2020 du fait :

- d'un effet de la crise sanitaire très inférieur en 2021 par rapport à 2020 (+300 M€) ;
- d'un contre-effet des grèves de janvier 2020 (+61 M€).

Les trafics progressent de 32%.

– EBITDA

L'EBITDA de TER progresse 85 M€ (246,6%) entre 2020 et 2021. L'essentiel de cette évolution est lié aux effets, moindres en 2021, de la crise sanitaire.

– Investissements nets

La hausse des investissements nets de TER (52 M€) s'explique par des investissements bruts plus élevés (+216 M€) en lien avec le programme OP'TER de modernisation du matériel roulant ; cet effet est atténué par une hausse des subventions (-164 M€).

– Investissements tous financements

Le volume des investissements tous financements de l'exercice (430 M€) progresse de 162 M€ du fait principalement du démarrage du programme OP'TER de rénovation du matériel roulant.

**Perspectives du second semestre 2021**

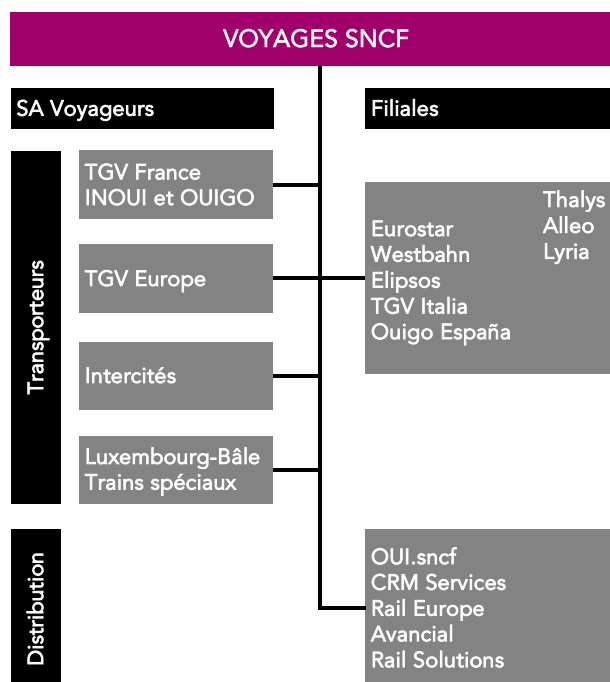
– Mise en place d'un plan de relance commercial avec l'ensemble des régions afin de redynamiser les trafics et les recettes (3 millions de petits prix à moins de 10 €, passe jeunes TER de France, offres jeunes régionales, carte touristique TER).

– Négociations avec les régions Grand Est, Centre-Val-de-Loire et Pays-de-la-Loire pour de nouvelles conventions et avec la région Occitanie pour la revoyure prévue.

– Poursuite des discussions avec quelques autorités organisatrices pour la prise en compte de l'impact de la crise sanitaire, une fois les élections régionales passées.

– Décision de la région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur sur l'attribution des lots Azur et inter-métropoles attendue d'ici la fin du troisième trimestre. Une offre a été remise par SNCF Voyageurs sur les deux lots.

**2.5 VOYAGES SNCF**



Voyages SNCF propose à ses clients :

– un service de transport porte-à-porte en France et en Europe via la SA Voyageurs (TGV, OUIGO, Intercités) et ses filiales (Eurostar, Thalys, Lyria, OUIGO España...) ;

– la distribution de produits liés au voyage (dont la filiale OUI.sncf).

En millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	1 732	1 720	11
b) Chiffre d'affaires interne	188	167	21
<b>a+b Chiffre d'affaires</b>	<b>1 919</b>	<b>1 887</b>	<b>32</b>
c) EBITDA externe	-768	-905	137
d) EBITDA interne	24	30	-6
<b>c+d EBITDA</b>	<b>-744</b>	<b>-875</b>	<b>131</b>
EBITDA / Chiffre d'affaires	-38,8%	-46,4%	
Investissements nets	316	237	79
Investissements tous financements	364	350	14

## Faits marquants

### Voyages SNCF hors Intercités

– L'activité a été fortement affectée par une crise sanitaire plus longue et profonde que prévu, qui empêche une reprise de l'activité commerciale à son niveau nominal, tant sur le marché domestique qu'à l'international. Dans ce contexte exceptionnel, l'activité a fait preuve de beaucoup d'agilité pour adapter son offre à la demande et mettre en place les mesures d'économies adéquates.

– Dès la fin des mesures de limitation des déplacements, des actions volontaristes ont permis d'engager une reconquête commerciale sur les trafics loisirs. Les tendances sont à l'amélioration pour les mois à venir, avec les perspectives de réouverture des frontières pour l'été et l'accélération des campagnes de vaccination en France et en Europe.

– La qualité de la production suit une tendance très positive avec la remontée du plan de transport en sortie de confinement :

- Très bonne régularité qui atteint 87,6% en cumul fin à mai pour un objectif de 84,6% ; performance en partie due à celle de l'activité Matériel (moins de 1,5% de non régularité).
- Une ponctualité qui se maintient à un haut niveau à 89,8% en cumul fin mai pour un objectif de 88%.

– En France, l'activité a lancé le 1<sup>er</sup> juin une refonte ambitieuse de sa gamme tarifaire (programme Avantages).

– A l'international, lancement de OUIgo España en mai 2021, avec des premiers résultats supérieurs aux prévisions. La finalisation du refinancement d'Eurostar et Thalys permet d'envisager un retour progressif de l'activité au fil de la levée des obstacles sanitaires et un redémarrage du projet Greenspeed.

### Intercités

– Crise sanitaire avec des impacts majeurs sur le niveau de trafic et de recettes. Dans ce contexte exceptionnel, Intercités a maintenu un service sur ses lignes structurantes en lien avec la demande de son autorité organisatrice.

– Un cadre conventionnel qui évolue : négociation en cours avec la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) pour la prochaine convention ; l'avenant 2021 a été validé par le conseil d'administration du 23 juin 2021.

– Finalisation de l'accord avec la DGITM pour les exercices 2019 et 2020.

– Lancement du train de nuit Paris Nice.

– Lancement du programme de rénovation du matériel de nuit (enveloppe de 24 M€ pour l'année).

### Résultats du premier semestre 2021

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de Voyages SNCF est en progression 32 M€ (+1,7%), conséquence notamment du contre-effet des grèves de janvier 2020 (+143 M€) et d'un effet de la crise sanitaire plus fort en 2021 qu'en 2020 (-77 M€).

**Voyages (hors filiales et hors Intercités)** affiche un chiffre d'affaires en hausse de 215 M€ / +15,1%. Sur ce marché, l'effet de la crise sanitaire, moins marqué en 2021 qu'en 2020, est à l'origine d'une hausse de 229 M€ du chiffre d'affaires. Le contre-effet des grèves de janvier 2020 a également eu un impact favorable de 121 M€ sur l'évolution des recettes. En revanche la politique de générosité tarifaire et la diminution de la clientèle professionnelle dans le mix prix ont engendré une baisse de 135 M€ du chiffre d'affaires. Les trafics sont en croissance de 20% et les produits du trafic de 19%.

**Eurostar** a vu son chiffre d'affaires reculer de 192 M€ / -88,1%. Cette évolution est entièrement liée à la crise sanitaire et aux restrictions des déplacements en Europe. Les trafics sont en baisse de 91% et les produits du trafic de 88%.

**Thalys** voit son chiffre d'affaires baisser de 57 M€ / -48,5% dont -125 M€ en lien avec des effets de la crise sanitaire plus forts en 2021 qu'en 2020. À l'inverse, le plan de transport de l'année dernière avait été allégé à la suite d'opérations de maintenance sur le matériel roulant. Les trafics sont en baisse de 73% et les produits du trafic de 68%.

**Intercités** affiche une hausse de son chiffre d'affaires de 53 M€ / +31,3%, avec un impact net de la crise sanitaire de +22 M€, un contre-effet des grèves 2020 de +12 M€, et un écart complémentaire de +19 M€ à la suite de la négociation de l'avenant 2021 et de la prise en charge par l'autorité organisatrice d'une quote-part des pertes de recettes. Les trafics sont en progression de 40% et les produits du trafic de 46%.

– EBITDA

L'EBITDA progresse de 131 M€. L'effet négatif lié à la crise sanitaire (-509 M€) a été plus compensé par le contre-effet des grèves 2020 (+104 M€), par l'optimisation du plan de transport et par les différents plans de performance.

**Voyages (hors filiales et hors Intercités)** affiche un EBITDA en hausse de 117 M€ avec un effet lié à la crise sanitaire estimé à -179 M€, un contre-effet des grèves 2020 de +90 M€ et des gains liés aux plans de performance et aux mesures d'adaptation.

**Eurostar et Thalys** voient leur EBITDA baisser de respectivement 21 M€ et 11 M€ ; l'impact de la crise sanitaire, plus fort en 2021 qu'en 2020, a été partiellement compensé par les mesures d'adaptation et le contre-effet des grèves 2020.

**Intercités** affiche une progression de son EBITDA de 39 M€, avec des régularisations favorables au titre de 2020 pour +13 M€, le contre-effet grèves de janvier 2020 pour +6 M€ et un complément de +20 M€ portant notamment sur l'évolution de la contribution reçue de l'autorité organisatrice et des économies de charges.

– Investissements nets

Le niveau des investissements nets s'élève à 316 M€ en 2021 contre 237 M€ en 2020. La hausse concerne Intercités pour +123 M€ du fait du montant élevé de subventions

reçues en 2020 par cette activité. En revanche les investissements de Voyages (hors Intercités) baissent de 44 M€ du fait d'une réduction des acquisitions de TGV.

– Investissements tous financements

Le niveau des investissements tous financements ne présente pas d'évolution significative d'un exercice à l'autre.

**Perspectives du second semestre 2021**

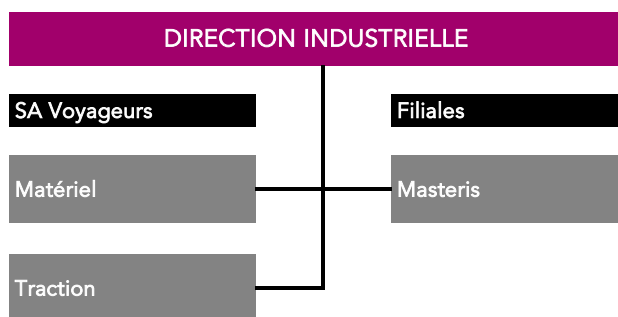
**Voyages SNCF hors Intercités**

- Plan commercial ambitieux avec un levier « générosité tarifaire » pour favoriser la hausse des trafics loisirs.
- Poursuite des mesures d'adaptation pour limiter les effets de la crise sanitaire avec des plans de transport ajustés.
- Réouverture progressive des frontières en Europe et relance du projet Greenspeed.
- Evolution de la proposition client sur la relation Paris – Lyon (RIPOSTE) dans le cadre de l'arrivée de la concurrence.
- Lancement de l'offre train classique de nuit Paris – Vienne en coopération.

**Intercités**

- Préparation du lancement du train de nuit Paris-Tarbes.
- À date, le plan de transport prévu au deuxième semestre 2021 sera nominal pour l'été selon la demande de notre autorité organisatrice, puis nominal ou adapté selon l'évolution de l'actualité sanitaire.

**2.6 DIRECTION INDUSTRIELLE**



La Direction industrielle assure la coordination d'ensemble des autres activités et métiers du groupe SNCF. Il regroupe les activités Matériel, Traction, la production ferroviaire et leur filiale Masteris.

En millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	33	32	2
b) Chiffre d'affaires interne	827	701	126
<b>a+b Chiffre d'affaires</b>	<b>861</b>	<b>733</b>	<b>128</b>
c) EBITDA externe	12	-12	24
d) EBITDA interne	15	13	2
<b>c+d EBITDA</b>	<b>27</b>	<b>1</b>	<b>26</b>
EBITDA / Chiffre d'affaires	3,1%	0,2%	
Investissements nets	39	46	-7
Investissements tous financements	34	37	-3

**Faits marquants**

- Retour progressif à des conditions de production normales dans les technicentres industriels avec une charge encore affectée par le niveau des trafics voyageurs.
- Montée en puissance des programmes de rénovation des voitures nuit.
- Ateliers locomotives et wagons : mise en place du schéma directeur de production 2021 à la suite des fermetures de 3 sites wagons en 2020 et du retrait de 3 sites locomotives.
- Risque avéré de pénurie et d'inflation forte sur les pièces, qui pèsera sur les coûts et pourrait nécessiter la constitution de stocks de sécurité supplémentaires pour éviter des immobilisations de matériel.
- Programme industriel OP'TER : signatures de contrats avec huit régions.
- Ingénierie :
  - Accompagnement de OULgo España : obtention de l'admission auprès de l'AESF avec une mise en exploitation le 10 mai 2021 des 4 premières rames TGV sur la ligne Barcelone – Madrid.
  - Lancement des essais dynamiques des 4 rames d'essai du projet RER NG Transilien.
- Poursuite du programme usine du futur (gestion automatisée des flux de pièces, outillage 4.0).
- Performance achat : diminution de 3,15% sur un an du prix moyen pondéré des pièces (objectif de -2,7%).
- Achats de matériels neufs : signature du contrat MI20 (RER B) pour 2,1 Mds€ (part SNCF).
- Traction : mise en œuvre des actions de la feuille de route Atout Conduite.
- Production Ferroviaire : très bons résultats de la ponctualité au départ (91%) et bons résultats de la réactivité incidents (81% +3 pts).

**Résultats du premier semestre 2021**

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2021 de la Direction industrielle est en hausse de 128 M€ soit 17,5% par rapport à 2020 du fait :

- d'un impact de la crise sanitaire plus fort en 2020 qu'en 2021 générant une croissance du chiffre d'affaires de 160 M€ ;
- du contre-effet des grèves 2020 pour +13 M€.

L'écart complémentaire de -46 M€ est lié notamment aux mécanismes de détermination des tarifs régulés (effet neutre aux bornes du Groupe).

– EBITDA

L'EBITDA de la Direction industrielle progresse 26 M€ entre 2020 et 2021 du fait d'un impact de la crise sanitaire moins fort en 2021 qu'en 2020 pour +83 M€ et du contre-effet des grèves de janvier 2020 pour +6 M€. Ces effets favorables ont été atténués par la variation nette négative des provisions sur actifs circulants (-9 M€), par la baisse de chiffre d'affaires en lien avec les mécanismes de détermination des tarifs régulés et par le contre effet du remboursement du chômage partiel en 2020.

– Investissements nets et investissements tous financements

Les investissements nets tout comme les investissements tous financements ne présentent pas d'évolution significative au cours de la période.

**Perspectives du second semestre 2021**

– Pilotage serré des approvisionnements pour assurer la production sans dégrader les comptes et le stock.

– Le niveau de charge restera soutenu dans les technicentres industriels, sauf pénurie sur certains approvisionnements.

– Poursuite des contractualisations du programme industriel OP'TER et encaissement des premiers acomptes (80 M€ environ).

– Ouverture à la concurrence des lignes TER et des grandes lignes en open access : contribution aux offres SNCF et traitement des demandes de services liées.

– Ingénierie :

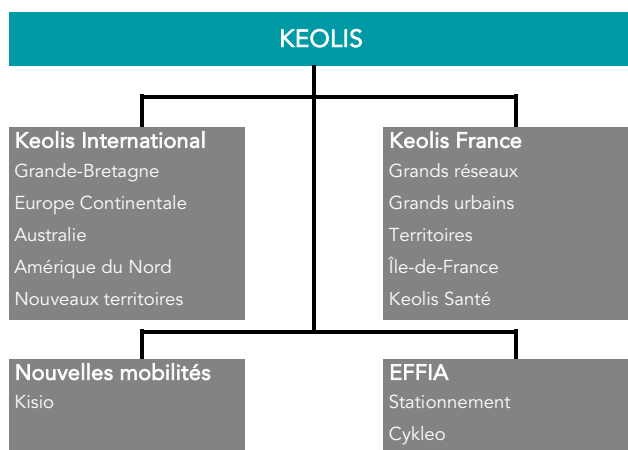
- Mise en service des nouvelles solutions de maintenance prédictive et installation des quatre premiers bancs automatiques de maintenance des essieux pour Voyages SNCF et Transilien.
- Nexteo Eole : essais de qualification et d'intégration sur banc et premiers essais sur le matériel RER NG.
- Mise en service en ERTMS Baseline 3 des rames TGV Dasye HD.

– Signature du protocole de coopération avec SNCF Réseau : maintenance des locomotives et wagons pour la période 2022 à 2026.

– Traction : lancement du projet Sirius Next et poursuite des actions de la feuille de route Atout Conduite.

– Production Ferroviaire : progression en maturité des programmes portant sur la ponctualité au départ et la réactivité incidents.

**2.7 KEOLIS**



Keolis est un opérateur de transport public de voyageurs et de services de mobilité présent dans 16 pays. Son expertise s'étend à l'ensemble des modes de transport (train, bus, car, métro, tramway, navette maritime ou fluviale, vélo) ainsi qu'à la gestion du stationnement.

En millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	3 084	2 836	247
b) Chiffre d'affaires interne	55	46	8
<b>a+b Chiffre d'affaires</b>	<b>3 138</b>	<b>2 883</b>	<b>255</b>
c) EBITDA externe	284	189	95
d) EBITDA interne	8	8	-0
<b>c+d EBITDA</b>	<b>292</b>	<b>197</b>	<b>95</b>
EBITDA / Chiffre d'affaires	9,3%	6,8%	
Investissements nets	97	103	-6
Investissements tous financements	110	115	-5

**Faits marquants**

– La crise sanitaire a affecté encore défavorablement la fréquentation des réseaux de transport en France et encore plus celle des parkings EFFIA, notamment les parkings en gare du fait du recul de la clientèle professionnelle. Du fait de la poursuite de la crise, les priorités restent la préservation de la trésorerie, la finalisation des accords 2020 de « compensation Covid » avec les autorités organisatrices et le lancement des discussions de compensation pour 2021.

– France

- Keolis a remporté des contrats significatifs notamment en Île-de-France avec le gain de deux lots Optile dans les Yvelines pour un montant total cumulé de 680 M€ sur la durée des contrats et le gain de PAM 77 (transport de personnes en situation de handicap en Seine-et-Marne), ainsi que le gain de l'appel d'offres offensif de Thionville. Ces quatre contrats représentent un chiffre d'affaires supplémentaire de 100 M€ en année pleine.

- Plusieurs renouvellements ont été obtenus sur le segment Territoires en interurbain notamment dans les Alpes-Maritimes, dans le Grand-Est, dans le Rhône et dans les activités scolaires des Pays-de-la-Loire et de l'Eure.

- En avril, Keolis a débuté l'exploitation de la deuxième ligne de Tram'bus 100% électrique entre le centre-ville de Tarnos et Bayonne au Pays basque.

– International

- Keolis a renforcé sa présence en Australie avec le démarrage le 31 janvier de l'exploitation et de la maintenance du réseau ferroviaire d'Adélaïde et le gain, le 28 mai, du contrat d'exploitation et de maintenance d'un réseau de 406 bus dans la région de Sydney.

- Le 20 mars, l'autorité organisatrice de transport de Dubaï, RTA, a annoncé l'attribution à Keolis d'un contrat de neuf ans, pour l'exploitation et la maintenance du plus long réseau de métro automatique au monde et du tramway de la ville, entièrement sans caténaire.

- Le 11 mai, Keolis a remporté le contrat d'exploitation et de maintenance du réseau de bus du comté d'Uppsala en Suède, qui débutera en juin 2022 pour une durée de 9 ans, avec une flotte de bus uniquement biogaz et biodiesel.

- Le gouvernement du Pays de Galles a décidé de reprendre les opérations du réseau Transport for Wales à compter du 7 février. En parallèle, un partenariat d'assistance technique avec KeolisAmey a été signé pour accompagner Transport for Wales dans le développement de ses offres de mobilité.

## Résultats du premier semestre 2021

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2021 de Keolis est en hausse de 255 M€ (8,9%) par rapport à 2020. Cette évolution s'explique notamment par :

- un effet périmètre défavorable pour -5 M€ (détail en point 1.2 Comparabilité des comptes),
- un effet change favorable de +12 M€.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires de Keolis est en hausse de +248 M€ (+8,6%). L'impact de la crise sanitaire est de +224 M€. L'écart résiduel est dû à une amélioration du chiffre d'affaires France (y compris Effia) d'environ 130 M€, atténuée par un recul d'environ 110 M€ à l'international à la suite notamment de la renationalisation du réseau Transport for Wales par le Pays-de-Galles.

– EBITDA

L'EBITDA de Keolis progresse de 95 M€. Hors effets périmètre et change, la hausse est de 90 M€. L'effet de la crise sanitaire, net des mesures d'adaptation est estimé à +64 M€ ; le solde est principalement lié à la bonne performance en Amérique du Nord et en Suède ainsi qu'à la mise en place du contrat d'assistance technique avec l'autorité organisatrice du réseau Wales & Borders.

– Investissements nets et investissements tous financements

Les investissements nets tout comme les investissements tous financements ne présentent pas d'évolution significative au cours de la période.

## Perspectives du second semestre 2021

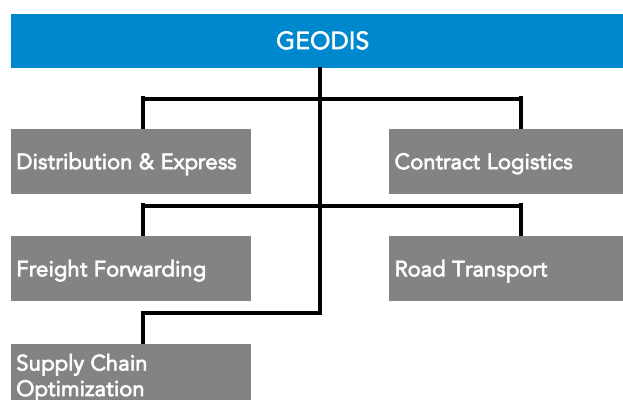
– Le second semestre sera une période intense en termes d'appels d'offres, en Île-de-France pour le réseau de bus Optile à la suite de l'ouverture à la concurrence et en Suède avec les projets majeurs de Stockholm et Göteborg Hisingen.

– Plusieurs finalisations de négociations liées à la « compensation Covid » de 2020 sont attendues dans le segment Grands Urbains.

– Poursuite des efforts de négociation avec les autorités organisatrices concernant la « compensation Covid » de 2021.

– Le groupe Keolis attend à l'international la poursuite et le démarrage de plusieurs mobilisations de contrats, à Dubaï et en Australie (réseau de bus dans la région de Sydney) et de nouvelles opérations au Danemark (bus Movia A18) et en Australie (réseau ferroviaire d'Adélaïde).

## 2.8 GEODIS



Geodis est un opérateur européen à vocation mondiale proposant des solutions de pilotage de tout ou partie de la chaîne logistique (Supply Chain Optimization, Freight Forwarding - aérien et maritime, Distribution & Express, Road Transport, Contract Logistics).

En millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	4 812	3 949	862
b) Chiffre d'affaires interne	54	48	5
<b>a+b Chiffre d'affaires</b>	<b>4 865</b>	<b>3 998</b>	<b>867</b>
c) EBITDA externe	454	283	171
d) EBITDA interne	4	3	1
<b>c+d EBITDA</b>	<b>458</b>	<b>286</b>	<b>172</b>
EBITDA / Chiffre d'affaires	9,4%	7,2%	
Investissements nets	54	61	-6
Investissements tous financements	50	52	-2

### Faits marquants

– Au premier semestre, Geodis a acquis les sociétés Pekaes et Condiservices, venant renforcer respectivement les activités de Road Transport en Pologne et de Logistique Contractuelle en France.

– Les activités de Logistique Contractuelle aux États-Unis sont en forte croissance au premier semestre, portées par des forts volumes sur le marché du E-commerce et sur les grands comptes. En Europe, l'Italie affiche également une forte progression portée par le E-commerce et le gain de plusieurs contrats, et la France continue de profiter d'une bonne performance des marchés de la distribution et des produits de grande consommation.

– Les activités de Freight Forwarding sont portées par la hausse des prix de fret aérien et maritime. Concernant le fret aérien, les opérations de charter lancées en 2020 se poursuivent. Par ailleurs, pour la première fois et afin de répondre au manque de capacités sur le marché maritime, Geodis a mis en œuvre l'affrètement de plusieurs navires complets entre Shanghai et Hambourg pour le transport de marchandises conteneurisées.

– En France, les activités de Distribution & Express retrouvent en ce début d'année un niveau d'activité comparable à ce qu'il était avant crise, alors que les activités de Road Transport restent affectées par le manque de volumes.

– Après avoir démontré sa résilience et sa capacité d'adaptation en France comme à l'international en 2020,

et avoir réalisé une performance record au second semestre 2020, Geodis atteint en 2021 un nouveau record pour un premier semestre.

### Résultats du premier semestre 2021

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2021 de Geodis est en hausse de 867 M€ (21,7%) par rapport à 2020. Il a été affecté par :

- un effet périmètre pour +128 M€ (détail en point 1.2 Comparabilité des comptes),
- un effet change pour -117 M€.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires est en hausse de 21,4% (+856 M€). Cette évolution est portée par Freight Forwarding (+471 M€ / +31%) dont les prix sont tirés par une demande qui reste supérieure aux capacités de transport, par Contract Logistics (+280 M€ / +23%) chez qui la demande américaine et le e-commerce demeurent très porteurs et par Distribution & Express qui poursuit son redressement par rapport à 2020 (+67 M€ / +9%).

– EBITDA

L'EBITDA progresse de 172 M€.

À périmètre et taux de change constants il progresse de 173 M€. Cette croissance provient de Freight Forwarding (+43 M€), Contract Logistics (+38 M€) et surtout Distribution & Express (+63 M€) qui renoue avec un niveau comparable à 2019 après un premier semestre 2020 très affecté par la crise sanitaire.

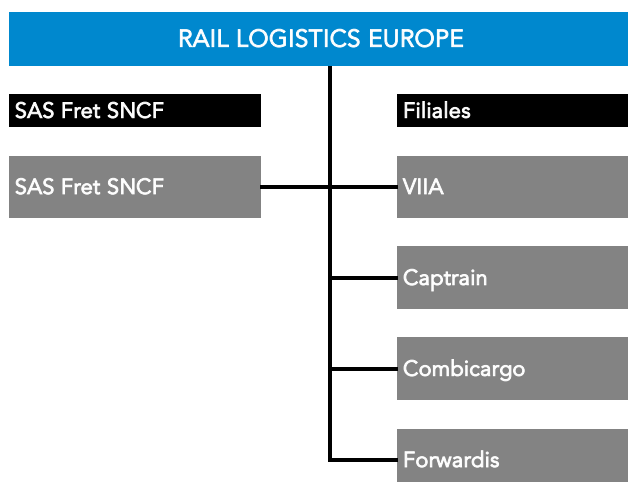
– Investissements nets et investissements tous financements

Les investissements nets tout comme les investissements tous financements ne présentent pas d'évolution significative au cours de la période.

### Perspectives du second semestre 2021

La dynamique des opérations est bonne pour l'ensemble des métiers et des zones géographiques ; le niveau d'incertitude macro-économique demeure néanmoins élevé, notamment en ce qui concerne l'évolution des capacités et des prix de fret aérien et maritime.

## 2.9 RAIL LOGISTICS EUROPE



Rail Logistics Europe regroupe des activités d'entreprises ferroviaires de transport de marchandises, d'opérateurs de transport combiné et de commissionnaires en Europe et dans le monde, à travers plusieurs entreprises (SAS Fret SNCF, Captrain, Combicargo, Forwardis et VIIA).

En millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	745	664	81
b) Chiffre d'affaires interne	59	47	12
<b>a+b Chiffre d'affaires</b>	<b>804</b>	<b>711</b>	<b>93</b>
c) EBITDA externe	85	-44	129
d) EBITDA interne	26	31	-5
<b>c+d EBITDA</b>	<b>111</b>	<b>-14</b>	<b>124</b>
EBITDA / Chiffre d'affaires	13,7%	-1,9%	
Investissements nets	29	16	13
Investissements tous financements	27	14	13

### Faits marquants

#### Transverse Rail Logistics Europe

– Mise en place de la nouvelle organisation juridique par métiers au 1<sup>er</sup> janvier 2021 et changement du nom TFMM en Rail Logistics Europe.

– Moindres effets de la crise sanitaire que prévu depuis le début d'année.

#### SAS Fret SNCF

– Une activité en avance de 3,3 % grâce à un rebond post crise sanitaire plus rapide que prévu en particulier dans la sidérurgie et le combiné.

– Des effets volumes favorables et en avance par rapport au budget dans les deux dispositifs de production :

- Dispositif dédié : une avance vs budget de 19% (+6,2 M€), grâce au dynamisme du combiné.
- Dispositif mutualisé : une avance vs budget de 1% (+2,3 M€) avec des effets favorables sur les contrats existants (hausse des segments Sidérurgie et Minéraux surcompensant une baisse de la Chimie concentrée sur le wagon isolé), et un développement de nouveaux contrats en retrait vs budget au cours des deux premiers mois de l'année.
- Un bon niveau de qualité : taux de réalisation des commandes Fret cumulé à fin mai de 98,4%, ponctualité au départ à cinq minutes à 73,9%, au-dessus des taux du secteur.

#### Captrain

– En Europe, on note une reprise lente de l'activité en Italie et, dans une moindre mesure, en Allemagne, notamment dans le secteur automobile qui est impacté par la crise des semi-conducteurs.

– Intempéries en février dans tout le nord-est de l'Europe avec un fort impact sur les circulations.

– Locomotives acquises par Captrain France à Fret SNCF.

#### Forwardis

– Développement en-deçà de l'ambition budgétaire ne permettant pas de compenser plusieurs contrats perdus (Sabic, Lyondell, Saipol Lezoux).

– Faibles volumes dans les secteurs céréales/engrais (contrats Borealis, Borsari, Etea) et PPL (contrats Exxon et SIPLEC).

**Combicargo**

- Bonne performance avec une forte croissance de l'activité Navitrucking et un niveau élevé du taux de report modal (28%), profitant à l'activité ferroviaire.
- Confirmation des aides au transport combiné (ATC) complémentaires au titre des trafics 2020 (+2,9 M€).

**VIIA**

- Très haut niveau d'activité chez Lorry Rail : records de circulations sur la ligne Bettembourg - Le Boulou.
- Difficultés opérationnelles chez VIIA au départ de Calais, en tout début d'année en raison du Brexit, de manière récurrente en raison de la pression migratoire.
- Confirmation des ATC complémentaires au titre des trafics 2020 (+1,3 M€).

**Résultats du premier semestre 2021**

- Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2021 de Rail Logistics Europe est en hausse de 93 M€ (13,0%) par rapport à 2020.

Le 1<sup>er</sup> semestre 2020 avait été fortement affecté par la crise sanitaire et les suites de la grève de fin 2019.

- EBITDA

L'EBITDA progresse de 124 M€.

Le contre-effet de la grève de janvier 2020 est estimé à +22 M€. Le solde est lié à la reprise de l'activité et la maîtrise des charges.

Investissements nets et investissements tous financements

Les investissements nets tout comme les investissements tous financements ne présentent pas d'évolution significative au cours de la période.

**Perspectives du second semestre 2021**

**SAS Fret SNCF**

– Commercialement, un deuxième semestre dans la dynamique du premier pour la Sidérurgie et les Autoroutes ferroviaires, contenu toutefois par le retard observé dans le développement de nouveaux contrats au premier semestre.

– Des difficultés émergentes : l'accident sur l'artère Nord-Est pénalise les trafics malgré un travail remarquable des équipes production et commerciales ; par ailleurs, il est à noter une évolution du climat social national.

– L'avance acquise au premier semestre et la confiance retrouvée de nos clients au cours de l'année 2020 devraient permettre d'absorber une partie de ces aléas.

– Des aides aux péages et au wagon isolé qui restent à confirmer.

**Captrain**

- Croissance des trafics intragroupe favorisés par le développement de synergies au niveau de RLE.
- Accélération de la reprise du secteur de la sidérurgie.
- Perspectives économiques en Italie toujours faiblement dynamiques.

– Opportunité d'aides pour les sillons en Allemagne (de 6 M€ à 13 M€).

**Forwardis**

– Enjeu fort de développement commercial dans un contexte fortement concurrentiel.

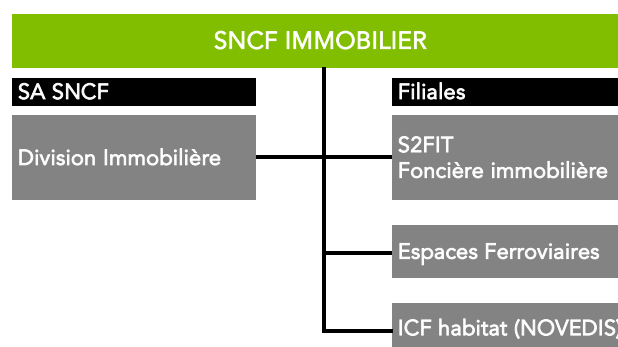
**Combicargo**

- Poursuite de la bonne performance commerciale et opérationnelle.
- Opportunité d'ATC complémentaires sur les trafics 2021 (+2,9 M€).

**VIIA**

- Optimisation de la ligne Calais-Orbassano avec la mise en place de trains à grande capacité et d'un nouveau modèle d'exploitation.
- Risque concernant l'obtention de certificats d'économies d'énergie pour les derniers wagons mis en service (4,0 M€ attendus).
- Opportunité d'ATC complémentaires sur les trafics 2021 (+1,5 M€).

**2.10 SNCF IMMOBILIER**



SNCF Immobilier est mandaté ou prestataire pour le compte des autres métiers du Groupe sur 4 missions essentielles :

- La gestion des parcs d'exploitation (optimisation du parc avec des schémas directeurs immobiliers, construction et rénovation de bâtiments et gestion locative) ;
- La valorisation des biens non utiles aux activités ferroviaires ;
- L'environnement de travail des principaux immeubles tertiaires ;
- La gestion du parc de logement au travers du groupe ICF Habitat, filiale de SA SNCF.

En millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	16	13	3
b) Chiffre d'affaires interne	309	303	6
<b>a+b Chiffre d'affaires</b>	<b>325</b>	<b>316</b>	<b>9</b>
c) EBITDA externe	98	99	-1
d) EBITDA interne	1	0	1
<b>c+d EBITDA</b>	<b>99</b>	<b>99</b>	<b>0</b>
EBITDA / Chiffre d'affaires	30,5%	31,4%	
Investissements nets	7	1	6
Investissements tous financements	7	4	2

**Faits marquants**

- Stratégie immobilière :
  - Libération d'actifs dans le 10<sup>ème</sup> arrondissement de Paris.
  - Lancement de deux dossiers d'optimisation tertiaire : pour Transilien et SNCF Voyagers.

## – Développement urbain :

- Espaces Ferroviaires Promotion Commun, en sa qualité de promoteur du lot « Raynal Gare Basse », a retenu un groupement composé notamment de GA Smart Building et de l'architecte François Leclercq pour la conception et la construction des 13 000 m<sup>2</sup> de bureaux situés au cœur du projet Grand Matabiau, quais d'Oc à Toulouse.
- À Pantin, SNCF Immobilier a finalisé la promesse de vente des terrains de l'ancienne gare de marchandises des Quatre-Chemins : une étape-clé dans le lancement du futur éco quartier qui verra la réalisation de logements, bureaux, commerces et d'un parc urbain.
- Espaces Ferroviaires Aménagement et la Ville de Paris ont présenté le 31 mars les évolutions du projet d'aménagement Ordener - Poissonniers.

## – Logements

- Emmanuelle Wargon, ministre chargée du Logement, et Jean-Pierre Farandou, président du groupe SNCF, signent le 28 mai une nouvelle charte quinquennale encourageant la mobilisation du foncier ferroviaire en faveur de la création de logements.
- Le 2 avril, un immeuble ICF Habitat Sud-Est Méditerranée situé sur le plateau des Minguettes à Vénissieux a été démoli par explosion pour laisser place à de nouveaux logements dans le cadre de la rénovation urbaine.

## – Environnement de travail

- SNCF Immobilier est chargé par SNCF Réseau d'organiser et de piloter l'exploitation de ses futurs campus de formation. L'occasion pour SNCF Immobilier de mettre en œuvre en grandeur nature son premier contrat de type « Full FM ».

**Résultats du premier semestre 2021**

## – Chiffre d'affaires

Entre 2020 et 2021 le chiffre d'affaires de SNCF Immobilier est en hausse de 9 M€ soit +2,9%.

## – EBITDA

L'EBITDA de SNCF Immobilier est stable.

## – Investissements nets et investissements tous financements

Les investissements nets tout comme les investissements tous financements ne présentent pas des montants significatifs.

**Perspectives du second semestre 2021**

- Mise en œuvre de groupes de travail pour l'accompagnement des activités pour la mise en œuvre des nouveaux espaces de travail.
- Poursuite des discussions avec la Ville de Paris sur l'avenir des sites parisiens.
- Accompagnement de SNCF Réseau dans son plan exceptionnel d'amélioration des conditions de travail.

**3. INVESTISSEMENTS ET ENDETTEMENT NET****3.1 INVESTISSEMENTS**

En millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020	Évolution	
Investissements tous financements	4 662	3 752	910	+24%
Cessions	147	91	56	+62%
<b>Investissements nets des cessions</b>	<b>4 516</b>	<b>3 662</b>	<b>854</b>	<b>+23%</b>

Le niveau des investissements tous financements, en progression de 910 M€ par rapport à 2020, s'établit en 2021 à 4 662 M€. Le volume des investissements de l'exercice précédent avait été fortement affecté par la crise sanitaire (arrêt des chantiers d'infrastructure durant le premier confinement).

Le montant des cessions est en progression de 56 M€ par rapport à 2020 ; les cessions de l'exercice se composent principalement de biens immobiliers.

**3.2 ENDETTEMENT NET DU GROUPE**

En millions d'euros	30/06/2021	31/12/2020	Évolution
Dette non courante	73 711	76 196	-2 485
Créance non courante	-30 840	-33 490	2 651
<b>Dette nette non courante entrant dans le calcul de l'endettement net</b>	<b>42 872</b>	<b>42 706</b>	<b>166</b>
Dette courante	10 314	8 240	2 073
Créance courante	-14 782	-12 798	-1 984
<b>Dette nette courante entrant dans le calcul de l'endettement net</b>	<b>-4 468</b>	<b>-4 558</b>	<b>90</b>
<b>Endettement net</b>	<b>38 404</b>	<b>38 148</b>	<b>256</b>
Endettement net / EBITDA	11,8	19,7	
Gearing (Endettement net / Fonds propres)	3,0	3,0	

L'endettement net s'élève à 38 404 M€ au 30 juin 2021, soit un gearing (Endettement net / Fonds propres) de 3,0 (3,0 au 31 décembre 2020). Le ratio endettement net sur EBITDA (calculé sur 12 mois glissants) passe de 19,7 au 31 décembre 2020 à 11,8 au 30 juin 2021.



Au cours du premier semestre 2021, l'endettement net a été affecté par les variations suivantes :

<b>Endettement net à l'ouverture</b>	<b>38 148</b>
CAF	-769
Investissements nets	874
Cessions	-147
Dividendes reçus des entreprises mises en équivalence	-11
Remboursement des obligations locatives et intérêts associés	475
Opérations sur le périmètre	146
Variation du BFR d'exploitation	430
Dividendes versés	3
Variation de juste valeur, coût amorti, écart de conversion	-504
Variation du BFR d'impôt	-108
Variation de l'endettement net du groupe	
Ermewa - application de la norme IFRS 5	-51
Autres	-83
<b>Endettement net à la clôture</b>	<b>38 404</b>

### 3.3 SOURCES DE FINANCEMENT ET GESTION DE LA DETTE

La dette non courante diminue de -2 485 M€ et la dette courante augmente de 2 073 M€.

Ces variations proviennent essentiellement :

- de l'augmentation des emprunts obligataires nette des primes d'émission pour +2 722 M€ ;
- de la souscription d'emprunts auprès des établissements de crédit nette des primes d'émission pour +333 M€ ;
- du remboursement d'emprunts obligataires pour un montant de -1 437 M€ ;
- de la variation de juste valeur pour -1 035 M€ ;
- de la diminution des dettes de trésorerie pour -692 M€ ;
- du remboursement d'emprunts auprès des établissements de crédit pour -173 M€.

La créance non courante diminue de 2 651 M€ et la créance courante augmente de 1 984 M€.

Ces variations proviennent essentiellement :

- de l'augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour +1 201 M€ ;
- du remboursement de la créance CDP pour -623 M€ ;
- de la diminution des dépôts versés pour -577 M€ ;
- de la variation de juste valeur pour -496 M€ ;
- de la baisse des subventions à recevoir dans le cadre des partenariats public-privé -139 M€.

La dette à long terme du groupe SNCF est notée comme suit par les principales agences de notation :

	Note long terme	Perspective	Date du rapport
Standard & Poor's	AA-	Négative	21-oct.-20
Moody's	Aa3	Stable	20-oct.-20
Fitch Ratings	A+	Négative	22-mai-20

### 3.4 EXPOSITION DU GROUPE AUX RISQUES DE MARCHÉ ET MODALITÉS D'UTILISATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La gestion des risques de marché fait l'objet d'un cadre général, approuvé par le conseil d'administration du Groupe.

Le détail de la stratégie mise en œuvre est décrit en note Capitaux et financements des comptes consolidés annuels.

### 4. PRISES DE PARTICIPATION

La seule prise de participation significative du premier semestre 2021 concerne l'acquisition par Geodis du groupe de transport et de logistique polonais Pekaes.

### 5. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES

SNCF reçoit :

- des subventions au titre des investissements sur le réseau,
- des commandes publiques de prestations de services (comme tout concessionnaire de service public ou fournisseur de l'État et des collectivités locales), dans un cadre législatif et réglementaire de monopole,
- des subventions d'exploitation et d'investissement reçues pour l'essentiel dans le cadre des activités de Transilien, TER et Intercités.

### 5.1 COMMANDES PUBLIQUES DE PRESTATIONS DE SERVICES

Le tableau ci-dessous présente le chiffre d'affaires réalisé par la SA Voyageurs et la SA Réseau avec les Régions, Île-de-France Mobilités et l'État :

En millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020	Variation
Compensations tarifaires régionales	12	11	2
Prestations de services pour les Autorités Organisatrices (Régions et Île-de-France Mobilités)	3 474	2 656	818
Défense	70	37	33
Trains d'Équilibre du Territoire (TET)	106	74	32
Redevance d'accès TER et TET	981	953	28
<b>Total</b>	<b>4 643</b>	<b>3 731</b>	<b>913</b>

### 5.2 SUBVENTIONS ET CONCOURS PUBLICS REÇUS DE L'ÉTAT ET DES COLLECTIVITÉS PUBLIQUES

Les concours publics apportés au groupe par l'État et les collectivités publiques sont présentés dans le tableau suivant :

En millions d'euros	1er semestre 2021	1er semestre 2020	Variation
Subventions d'exploitation	120	176	-56
Encaissement sur actifs financiers de concession	935	565	369
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles (1)	3 010	764	2 246
Compensation tarifaire liée à l'activité fret	80	38	41
Trains d'Equilibre du Territoire (TET)	106	74	32
<b>Total</b>	<b>4 251</b>	<b>1 618</b>	<b>2 634</b>

(1) Voir note 4.2 des comptes consolidés semestriels.

Au titre des investissements sur le réseau, SNCF Réseau reçoit des cofinancements de la part de partenaires publics et privés. Les partenaires publics peuvent être différenciés selon qu'il s'agisse de l'Agence de

Financement des Infrastructures de France (AFITF) ou des autres collectivités publiques.

SNCF Voyageurs et Keolis perçoivent des subventions d'investissement sous la forme de financement par des tiers, principalement des collectivités territoriales, notamment pour le matériel roulant.

En application de l'interprétation IFRIC 12, les subventions reçues dans le cadre de concessions sont présentées dans l'état de situation financière en diminution des actifs incorporels ou des actifs financiers en fonction du modèle applicable après analyse de chaque contrat de concession. Dans le cas des actifs financiers de concession, les subventions reçues sont considérées comme une modalité de remboursement de ces actifs.

Les subventions d'investissement reçues sont présentées en diminution des immobilisations corporelles et incorporelles au bilan. Au compte de résultat, elles sont constatées en résultat d'exploitation (diminution de la dotation aux amortissements) en fonction de la durée de vie économique estimée des biens correspondants.

La compensation tarifaire liée à l'activité fret est destinée à assurer la couverture du coût marginal des circulations de fret, en complément des redevances versées par les entreprises de fret.

## 6. VOLET SOCIAL

### 6.1 EFFECTIFS

	30/06/2021	30/06/2020		Variation		Variation à périmètre constant
SNCF Réseau	57 547	57 607	-0,1%	-60	-0,1%	-60
SNCF Gares & Connexions	5 070	4 885	+3,8%	185	+3,8%	185
Transilien	14 407	14 467	-0,4%	-60	-0,4%	-60
TER	28 423	28 516	-0,3%	-94	-0,3%	-94
Voyages SNCF	22 743	23 760	-4,3%	-1 017	-4,3%	-1 017
Direction industrielle	10 639	10 988	-3,2%	-350	-3,2%	-350
Voyageurs autres	480	507	-5,2%	-27	+2,9%	15
Keolis	66 610	68 908	-3,3%	-2 298	-3,0%	-2 048
Geodis	41 637	40 904	+1,8%	733	-1,6%	-659
Rail Logistics Europe	9 204	9 535	-3,5%	-330	-3,5%	-330
Marchandises & Logistique autres	1 216	755	+61,2%	462	+1,7%	13
SNCF Immobilier	1 610	1 576	+2,2%	34	+2,2%	34
Corporate	9 548	9 542	+0,1%	6	+0,1%	6
<b>TOTAL</b>	<b>269 134</b>	<b>271 949</b>	<b>-1,0%</b>	<b>-2 815</b>	<b>-1,6%</b>	<b>-4 365</b>

### 6.2 PRINCIPAUX ACCORDS SIGNÉS EN 2021

Un accord relatif à l'activité partielle de longue durée sur le périmètre des cinq sociétés SNCF a été signé le 15 janvier 2021.

# ENJEUX ET PERSPECTIVES

Si la dynamique est bonne, le Groupe reste prudent sur ses perspectives de fin d'année, compte tenu des incertitudes sur l'évolution de la crise sanitaire. En France, la stratégie repose sur la reconquête des clients. Le report des modes les plus polluants vers les modes plus vertueux, aussi bien pour les voyageurs que les marchandises sera favorisé. À l'international, les objectifs sont soutenus avec la poursuite de gains de contrats sélectifs pour Keolis et le développement des activités de e-commerce et de freight forwarding pour Geodis. Ces

deux sociétés stratégiques sont de véritables relais de croissance et contribuent à la résilience et à la rentabilité du Groupe.

Dès que l'environnement sera stabilisé, les adaptations et transformations réalisées ces derniers mois mettront en évidence les atouts concurrentiels du groupe SNCF pour devenir un champion mondial de la mobilité durable des voyageurs et des marchandises.

30 juin 2021

02 –

COMPTES

CONSOLIDÉS

SEMESTRIELS

RÉSUMÉS

GROUPE SNCF

<b>COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ</b>	<b>26</b>	3.3 TRANSACTIONS AVEC LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT	37
<b>ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DES GAINS ET PERTES COMPTABILISÉS DIRECTEMENT EN CAPITAUX PROPRES</b>	<b>27</b>	3.4 AUTRES ÉLÉMENTS	38
<b>ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE</b>	<b>28</b>	<b>4. ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS</b>	<b>38</b>
<b>TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS</b>	<b>29</b>	4.1 ÉCARTS D'ACQUISITION	38
<b>ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS</b>	<b>30</b>	4.2 IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION	38
<b>NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS</b>	<b>32</b>	4.3 TESTS DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS	41
<b>1. RÉFÉRENTIEL COMPTABLE</b>	<b>32</b>	4.4 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	47
1.1 APPLICATION DES IFRS	32	<b>5. CAPITAUX ET FINANCEMENTS</b>	<b>47</b>
1.2 MÉTHODES D'ÉVALUATION SPÉCIFIQUES AUX ARRÊTÉS INTERMÉDIAIRES	33	5.1 GESTION DE LA TRÉSORERIE EN SITUATION DE CRISE	47
<b>2. FAITS MARQUANTS</b>	<b>34</b>	5.2 GESTION DE LA RÉFORME DES TAUX D'INTÉRÊTS DE RÉFÉRENCE	48
2.1 FAITS MARQUANTS DU PREMIER SEMESTRE 2021	34	5.3 COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET	49
2.2 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	34	5.4 CALCUL DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET	50
<b>3. PERFORMANCE DE LA PÉRIODE</b>	<b>34</b>	5.5 RAPPROCHEMENT AVEC LES FLUX DE TRÉSORERIE DES ACTIVITES DE FINANCEMENT	52
3.1 INFORMATION PAR SECTEUR	34	5.6 CAPITAUX PROPRES	54
3.2 CHIFFRE D'AFFAIRES	37	<b>6. ENGAGEMENTS HORS BILAN</b>	<b>54</b>
		<b>7. PÉRIMÈTRE</b>	<b>55</b>



# ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DES GAINS ET PERTES COMPTABILISÉS DIRECTEMENT EN CAPITAUX PROPRES

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2021	30/06/2020
<b>Résultat net de la période</b>	<b>-876</b>	<b>-2 559</b>
Variation des écarts de conversion	58	-97
Impôts sur variation des écarts de conversion	-2	4
	<i>56</i>	<i>-93</i>
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	510	-204
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	-6	4
	<i>505</i>	<i>-200</i>
Variation de juste valeur des coûts de couverture	105	-44
Impôts sur variation de juste valeur des coûts de couverture	0	0
	<i>105</i>	<i>-44</i>
Quote-part dans les autres éléments du résultat global recyclables des entreprises mises en équivalence	0	-3
<b>Total des éléments qui seront reclassés (ou recyclables) ultérieurement en résultat net</b>	<b>666</b>	<b>-340</b>
Ecarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	219	59
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies	8	0
	<i>227</i>	<i>59</i>
Variation de valeur des instruments de capitaux propres à la juste valeur par capitaux propres	-1	0
Quote-part dans les autres éléments du résultat global non recyclables des entreprises mises en équivalence	-3	-4
<b>Total des éléments qui ne seront pas reclassés (ou non recyclables) ultérieurement en résultat net</b>	<b>223</b>	<b>55</b>
<b>Total des gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres</b>	<b>889</b>	<b>-286</b>
<b>Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres de la période</b>	<b>13</b>	<b>-2 844</b>
<i>Dont part du Groupe (ou des propriétaires de la société mère)</i>	<i>61</i>	<i>-2 627</i>
<i>Dont part des intérêts minoritaires (ou des participations ne donnant pas le contrôle)</i>	<i>-47</i>	<i>-217</i>

Les notes 1 à 7 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels.

# ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

## ACTIF CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	30/06/2021	31/12/2020
Écarts d'acquisition	4.1	2 261	2 127
Immobilisations incorporelles		2 120	2 148
Droits d'utilisation relatifs aux contrats de location	4.2	3 507	3 836
Immobilisations corporelles	4.2	51 807	52 217
Actifs financiers non courants	5	33 255	35 732
Titres mis en équivalence		1 004	1 014
Impôts différés actifs		4 729	4 615
<b>Actifs non courants</b>		<b>98 683</b>	<b>101 690</b>
Stocks et en-cours		1 359	1 288
Créances d'exploitation		9 628	9 924
<b>Actifs d'exploitation</b>		<b>10 987</b>	<b>11 212</b>
Actifs financiers courants	5	5 719	4 996
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5	9 181	7 939
<b>Actifs courants</b>		<b>25 887</b>	<b>24 147</b>
Actifs détenus en vue d'être cédés	4.2.6	2 292	2 113
<b>Total de l'actif</b>		<b>126 862</b>	<b>127 949</b>

## PASSIF CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	30/06/2021	31/12/2020
Capital		1 000	1 000
Réserves consolidées		12 419	14 721
Résultat Groupe		-780	-3 030
<b>Capitaux propres - Part du Groupe</b>		<b>12 639</b>	<b>12 691</b>
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		27	4
<b>Capitaux Propres totaux</b>		<b>12 665</b>	<b>12 696</b>
Engagements envers le personnel non courants		2 613	2 814
Provisions non courantes	4.4	1 251	1 412
Passifs liés à des immobilisations de concession hors champ IFRIC 12		2 384	2 409
Passifs financiers non courants	5	74 791	77 150
Obligations locatives non courantes		2 838	3 127
Impôts différés passifs		158	112
<b>Passifs non courants</b>		<b>84 034</b>	<b>87 023</b>
Engagements envers le personnel courants		163	163
Provisions courantes	4.4	138	150
Dettes d'exploitation		17 145	17 343
<b>Passifs d'exploitation</b>		<b>17 446</b>	<b>17 656</b>
Passifs financiers courants	5	10 314	8 242
Obligations locatives courantes		862	888
<b>Passifs courants</b>		<b>28 621</b>	<b>26 786</b>
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	4.2.6	1 542	1 444
<b>Total du passif et des capitaux propres</b>		<b>126 862</b>	<b>127 949</b>

Les notes 1 à 7 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels.



# TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

<i>en millions d'euros</i>	Capital	Réserves liées au capital	Ecarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	Instruments de capitaux à la juste valeur par capitaux propres	Réserves de conversion groupe	Couverture de flux de trésorerie	Coûts de couverture	Résultats accumulés et autres réserves	Capitaux propres - Part du Groupe	Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	Capitaux Propres totaux
<b>Capitaux propres publiés au 01/01/2020</b>	13 736	-0	-607	-66	-181	-1 465	-47	-20 117	-8 746	118	-8 628
Résultat net de la période	-	-	-	-	-	-	-	-2 389	-2 389	-170	-2 559
Gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-	-	64	-0	-65	-192	-44	-2	-239	-47	-285
<b>Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres</b>	-	-	64	-0	-65	-192	-44	-2 391	-2 627	-217	-2 844
Dividendes versés	-	-	-0	-	-	-	-	-762	-762	-	-762
Dividendes des filiales	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-16	-16
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	-	-	0	0	4	4
Variations de périmètre, des minoritaires et des engagements de rachat de minoritaires (*)	-	0	2	-	-0	-0	-	316	317	165	482
Autres variations (**)	-12 736	29	0	-	-	100	-	37 607	25 001	-0	25 001
<b>Capitaux propres publiés au 30/06/2020</b>	1 000	29	-541	-65	-246	-1 557	-91	14 653	13 182	55	13 237
<b>Capitaux propres publiés au 31/12/2020</b>	1 000	4 079	-612	-68	-303	-1 626	-96	10 316	12 691	4	12 696
Résultat net de la période	-	-	-	-	-	-	-	-780	-780	-95	-876
Gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-	-	189	-1	51	497	105	-0	841	48	889
<b>Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres</b>	-	-	189	-1	51	497	105	-781	61	-47	13
Dividendes versés	-	-	-	-	-	-	-	-1	-1	-	-1
Dividendes des filiales	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-5	-5
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	-	-	0	0	30	30
Variations de périmètre, des minoritaires et des engagements de rachat de minoritaires (*)	0	0	-0	-	-0	0	-	-114	-114	-16	-130
Autres variations	-	-	0	-	-	-4	-	5	1	61	62
<b>Capitaux propres publiés au 30/06/2021</b>	1 000	4 079	-422	-69	-253	-1 132	9	9 426	12 639	27	12 665

(\*) Dont variation des engagements de rachat des minoritaires d'Eurostar et THI Factory.

(\*\*) Dont constitution du capital social de la SA SNCF après sa transformation en société anonyme au 1er janvier 2020 pour 1Md € et transfert du capital au 31/12/2019 de -12 736M€ vers les réserves consolidées et reprise par l'État de la dette de SNCF Réseau pour 25 Mds € au 1er janvier 2020.

Les notes 1 à 7 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels.

# ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

<i>en millions d'euros</i>	Notes	30/06/2021	30/06/2020
<b>Résultat net de la période</b>	CR <sup>(1)</sup>	<b>-876</b>	<b>-2 559</b>
Éliminations :			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées	CR <sup>(1)</sup>	-0	-9
de la charge (produit) d'impôt différé		-46	-24
des amortissements, pertes de valeur et provisions		1 706	2 127
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)		27	11
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution		-42	-66
<b>CAF après coût de l'endettement financier net et impôt</b>		<b>769</b>	<b>-520</b>
Éliminations :			
de la charge (produit) d'impôt courant		150	121
du coût de l'endettement financier net		457	535
des produits de dividendes		-2	-2
<b>CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt</b>		<b>1 373</b>	<b>134</b>
Incidence de la variation du BFR		-430	398
Impôts (décaissés) encaissés		-40	-12
Dividendes reçus		13	14
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles</b>	<b>5</b>	<b>916</b>	<b>534</b>
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise		-123	30
Cessions de filiales nettes de la trésorerie cédée		2	-5
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.2	-3 746	-3 033
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		147	91
Nouveaux actifs financiers de concession net des passifs de concession		-1 073	-693
Encaissement sur actifs financiers de concession net des passifs de concession	3.3	935	565
Encaissement des créances financières de location		0	1
Acquisition d'actifs financiers		-0	-0
Cession d'actifs financiers		1	0
Variation des prêts et avances consentis		32	-215
Variation des actifs de trésorerie		575	-473
Subventions d'investissement reçues		3 010	764
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>	<b>5</b>	<b>-241</b>	<b>-2 969</b>

(1) Compte de résultat consolidé

<i>en millions d'euros</i>	Notes	30/06/2021	30/06/2020
Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres		29	4
Émission d'emprunts		3 181	4 969
Remboursements d'emprunts nets des créances CDP		-986	-325
Encaissements sur créances PPP		139	138
Décaissements sur dettes PPP		-141	-141
Intérêts financiers nets versés		-548	-866
Remboursements des obligations locatives		-476	-502
Intérêts payés sur obligations locatives		-68	-73
Dividendes payés aux actionnaires du groupe	Varcap <sup>(2)</sup>	-0	-0
Dividendes payés aux minoritaires	Varcap <sup>(2)</sup>	-3	-8
Variation des dettes de trésorerie		-692	157
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>		<b>435</b>	<b>3 354</b>
Incidence de la variation des taux de change		23	-25
Incidence des changements de principes comptables		5	1
Incidence des variations de juste valeur		-7	1
<b>Variation de trésorerie</b>		<b>1 131</b>	<b>896</b>
Trésorerie d'ouverture	5	7 519	7 273
Trésorerie de clôture	5	8 651	8 169

(2) Tableau de variation des capitaux propres consolidés.

Les notes 1 à 7 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels.

# NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS

Les notes 1 à 7 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels.

Sauf indication contraire, les montants sont exprimés en millions d'euros. Le groupe ayant choisi de ne pas gérer les arrondis, des écarts minimes peuvent apparaître de ce fait.

## 1. RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

En application du règlement européen 1606/2002 du 19 juillet 2002, les comptes consolidés du groupe SNCF sont établis conformément au référentiel IFRS (International Financial Reporting Standards).

Les comptes consolidés semestriels de la période allant du 1er janvier 2021 au 30 juin 2021 ont été arrêtés par le Conseil d'administration du groupe SNCF du 29 juillet 2021.

Les termes « le groupe SNCF », le « Groupe » et « SNCF » désignent l'ensemble constitué par les entités consolidées.

La « société SNCF » désigne la société mère uniquement.

### 1.1 APPLICATION DES IFRS

Les principes comptables retenus pour l'élaboration des comptes consolidés semestriels au 30 juin 2021 du Groupe SNCF sont ceux retenus pour l'exercice clos au 31

décembre 2020 adaptés des nouvelles normes et interprétations adoptées par la Commission Européenne et applicables.

Les comptes consolidés semestriels au 30 juin 2021 sont établis conformément à la norme IAS 34 « Information financière intermédiaire ». En conséquence, ils ne comportent pas toute l'information et les notes annexes requises par les IFRS pour l'établissement des comptes consolidés annuels mais seulement une sélection de notes expliquant les événements significatifs de la période. Par conséquent ces comptes consolidés semestriels doivent être lus conjointement avec les comptes consolidés de l'exercice 2020.

La base de préparation des comptes consolidés semestriels décrite dans les notes ci-après résulte en conséquence :

- des normes et interprétations applicables de manière obligatoire aux exercices ouverts avant le ou à compter du 1er janvier 2021 ;
- des options retenues et exemptions utilisées pour l'établissement des comptes de la période close au 30 juin 2021. Les options et exemptions sont décrites en note 1.1.2 et les méthodes d'évaluation spécifiques aux arrêts intermédiaires en note 1.2.

### 1.1.1 Normes et interprétations applicables aux comptes consolidés semestriels ouverts à compter du 1er janvier 2021

Les amendements aux normes et interprétations ainsi que les nouvelles normes publiées et applicables à compter du 1er janvier 2021 qui concernent plus particulièrement les comptes consolidés semestriels du Groupe sont les suivants :

Norme ou interprétation	Description résumée	Impacts
Amendement IFRS 9, IAS 39 et IFRS 7 « comptabilisation et évaluation dans le cadre de la réforme des taux d'intérêt de référence » - phase 2	Publication par l'IASB : 27 août 2020 Homologation par l'UE : Règlement (UE) 2021/25 du 13 janvier 2021. La phase 2 des amendements concerne le traitement comptable des impacts consécutifs à la mise à jour des contrats suite à la réforme des taux interbancaires offerts ainsi que les informations spécifiques à publier sur ces impacts.	Cf. note Capitaux et financements
Amendement à IFRS 16 relatif à la prolongation au 30 juin 2022 du traitement dérogatoire des allègements de loyers liés à la crise sanitaire de la CoViD 19.	Publication par l'IASB : 31 mars 2021 Homologation par l'UE : non encore homologué L'amendement à la norme IFRS 16 Contrats de location qui offrait aux locataires la faculté de s'exempter d'évaluer si un allègement de loyer consenti dans le contexte de la crise sanitaire avant le 30 juin 2021 était une modification de contrat et à reconnaître l'impact de l'allègement de loyers dans le résultat de la période a été prolongé au 30 juin 2022.	Le groupe SNCF applique cet amendement. Aucun impact significatif n'a été relevé au 30 juin 2021.

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation de normes et interprétations d'applications obligatoires à compter d'un exercice postérieur au 30 juin 2021 qu'elles soient ou non adoptées par la Commission Européenne.

#### 1.1.2 Description des principes comptables retenus

Les principes comptables retenus sont décrits dans les notes concernées des comptes consolidés de l'exercice 2020. Ils s'appliquent aux comptes consolidés semestriels à l'exception de ceux relatifs à la TREF (Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires), des engagements envers le personnel et de l'impôt qui suivent les méthodes d'évaluation spécifiques aux arrêtés intermédiaires telles que décrites en note 1.2.

### 1.2 MÉTHODES D'ÉVALUATION SPÉCIFIQUES AUX ARRÊTÉS INTERMÉDIAIRES

#### 1.2.1 Avantages du personnel

Dans le cadre de la crise sanitaire Covid-19, le recours au dispositif d'activité partielle a été facilité par les dernières mesures de soutien du Gouvernement visant à maintenir les emplois. Par l'ordonnance n°2020-346 du 27 mars 2020, le dispositif d'activité partielle a notamment été étendu aux « [...] salariés de droit privé des entreprises inscrites au répertoire national des entreprises contrôlées majoritairement par l'État mentionnées au 3° de l'article L.5424-1 du code du travail [...] », rendant ainsi éligible l'ensemble des sociétés du Groupe SNCF au dispositif.

Ainsi les sociétés du groupe SNCF ont pu recourir à ce dispositif dès la mi-mars 2020. Le Groupe a comptabilisé 15 M€ d'allocations de chômage nette (hors part UNEDIC du fait du régime d'auto-assurance chômage), qui vient

minorer le coût attendu des avantages du personnel à court terme.

La provision nette relative aux avantages du personnel est mise à jour sur la base des dernières évaluations actuarielles disponibles à la date de clôture de l'exercice précédent. Une revue complète des hypothèses actuarielles a été réalisée au 30 juin 2021 pour les 5 sociétés SNCF (hors filiales) issues de la réforme ferroviaire qui sont les principales contributrices du groupe SNCF.

Les engagements du groupe ont diminué de 201 M€ sur le premier semestre 2021, dont 145 M€ sur les 5 sociétés SNCF issues de la réforme ferroviaire : cette diminution résulte notamment de l'augmentation du taux d'actualisation qui passe de 0,43% au 31 décembre 2020 à 0,86% au 30 juin 2021, de la variation du taux d'inflation qui passe de 1,60% au 31 décembre 2020 à 1,70% au 30 juin 2021, et de la prise en compte des nouvelles tables de mortalité.

Concernant les 5 sociétés ci-dessus : le gain actuariel résultant de l'évolution des taux d'actualisation et d'inflation ressort donc à 124 M€ et affecte le résultat financier à hauteur de 42 M€ et les réserves non recyclables à hauteur de + 82 M€. La mise à jour des tables de mortalité entraîne un gain actuariel de 48 M€, dont 49 M€ imputés en réserves non recyclables. Les ajustements liés à l'expérience génèrent 19 M€ de gains actuariels, dont 9 M€ imputés en réserves non recyclables.

#### 1.2.2 Impôts sur les résultats

La charge d'impôt sur les résultats du semestre est calculée en appliquant au résultat comptable des sociétés

intégrées avant impôt, la meilleure estimation connue du taux effectif d'impôt de l'exercice pour chaque entité fiscale. Au 30 juin 2021, les perspectives de résultats futurs qui participent à l'évaluation de la probabilité de récupération des impôts différés actifs ont été mises à jour pour tenir compte de la nouvelle trajectoire financière présentée en conseil d'administration du 29 juillet 2021, préalablement à l'arrêté des comptes semestriels du groupe. Cette mise à jour n'a pas conduit à une évolution significative des montants d'impôts différés reconnus.

## 2. FAITS MARQUANTS

### 2.1 FAITS MARQUANTS DU PREMIER SEMESTRE 2021

#### 2.1.1 Crise sanitaire de la COVID 19

L'activité du groupe SNCF continue d'être fortement impactée par les conséquences de la crise sanitaire du Covid 19 au premier semestre 2021.

Le métier Voyageurs est resté particulièrement touché par les restrictions de déplacement qui pénalisent les fréquentations des TGV, notamment sur la clientèle professionnelle.

SNCF a maintenu ses efforts pour absorber une partie des pertes et pour maintenir sa solidité financière avec la poursuite du plan d'économies et des mesures spécifiques de gestion de la trésorerie (cf note 5 des comptes consolidés semestriels résumés). Parallèlement, les mesures de chômage partiel ont été à nouveau mises en place.

#### 2.1.2 Soutien financier d'Eurostar et de Thalys

Très touché par les restrictions sanitaires strictes pratiquées en Grande-Bretagne, Eurostar a bénéficié d'un nouveau plan de refinancement pour supporter la chute de 90% du trafic. Ses actionnaires, dont SNCF, ont procédé à une recapitalisation à hauteur de 50 M€. Ils ont de plus apporté une garantie à première demande au nouveau prêt bancaire obtenu, à hauteur de 170 M€. Les banques actuelles ont également octroyé un différé de paiement de 53 M€ permettant au total à Eurostar de bénéficier d'un apport total de 250 M€, soit environ 290 M€.

Thalys a également dû recourir à un emprunt bancaire de 120 M€, dont 55 M€ tirés au 30/06/2021, pour sécuriser son avenir dans un contexte de levée des restrictions de déplacement et de reprise progressive de l'activité.

#### 2.1.3 Versement à SNCF Réseau de la première partie de l'aide d'État

Un premier montant de 1,645 Md€ a été versé le 23 février 2021 par l'État à SNCF Réseau au titre du plan de relance du ferroviaire.

#### 2.1.4 Projet de cession de la filiale Ermewa

Le projet de cession d'Ermewa Holding SAS et de ses filiales, approuvé par le conseil d'administration du 8/10/2020, devrait se finaliser au second semestre 2021.

#### 2.1.5 Rachat du transporteur polonais Pekaes par la filiale Geodis

En date du 1er février 2021, Geodis a acquis 100% des titres du Groupe Polonais PEKAES via sa filiale CALBERSON GE. Cette opération consolide les positions de Geodis en Pologne qui est le 3<sup>ème</sup> marché logistique d'Europe. Le montant du goodwill provisoire comptabilisé au 30 juin 2021 s'élève à 95 M€ (voir note 4.1).

## 2.2 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Il n'y a pas d'évènement postérieur à la clôture significatif.

## 3. PERFORMANCE DE LA PÉRIODE

### 3.1 INFORMATION PAR SECTEUR

#### 3.1.1 Détermination des secteurs présentés

À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, l'activité du groupe SNCF est dorénavant organisée autour de cinq métiers et onze secteurs :

– **Métier Gestionnaire d'Infrastructure** composé de deux secteurs :

- SNCF Réseau dont les missions sont de commercialiser, gérer, maintenir, moderniser et développer le réseau national. Ses clients sont les 28 entreprises ferroviaires circulant sur le réseau ferré national et 9 autres entreprises (opérateurs de transport combiné, ports, etc.), qui commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix. Ce secteur intègre les filiales suivantes de SNCF Réseau : Sféris et Altamétris

- SNCF Gares & Connexions : dédié à l'exploitation et au développement des 3030 gares en assurant l'accueil non discriminatoire de tous les opérateurs. Il intègre la SA Gares & Connexions ainsi que ses filiales Arep groupe et Retail & Connexions.

– **Métier Voyageurs** composé de quatre secteurs

- Transilien : activités de transport conventionnées ferroviaire de proximité en Île-de-France.
- TER : activités de transport régional de voyageurs conventionnées, ferroviaire et routier, y compris urbain et périurbain ainsi que les services complémentaires associés (Ritmx).
- Voyages SNCF : activités de transport de voyageurs porte-à-porte en France et en Europe via la SA Voyageurs (TGV, OUIgo, Intercités) et ses filiales (Eurostar, Thalys, Lyria, Rieslfera...) et de distribution de produits liés au voyage (dont la filiale Oui.sn cf).
- Direction industrielle regroupe les activités Matériel, Traction, la production ferroviaire et la filiale Masteris. Elle coordonne l'animation des métiers associés.

– **Keolis** : en charge du transport public urbain de voyageurs (mass transit) dans seize pays à travers le monde. Son expertise s'étend à l'ensemble des modes de transport (train, bus, car, métro, tramway, navette maritime, vélo) ainsi qu'à la gestion des nœuds d'interconnexion (gares, aéroports) et du stationnement.

– **Métier Marchandises & Logistique** composé de deux secteurs :

- Geodis : opérateur européen à vocation mondiale proposant des solutions de pilotage de tout ou partie de la chaîne logistique (Supply Chain Optimization, Freight Forwarding - aérien et maritime, Logistique Contractuelle, Distribution & Express, Road Transport, Contract Logistics US).
- Rail Logistics Europe, anciennement appelée TFMM (Transport Ferroviaire et Multimodal de Marchandises) : activités d'entreprises ferroviaires de transport de marchandises, d'opérateurs de transport combiné et de commissionnaires en Europe et dans le monde, à travers plusieurs entreprises (SAS Fret SNCF, Captrain, Combicargo, Forwardis et VIIA).
- Ermewa est présenté dans le métier Logistique, sur la ligne Autres.

– **SNCF Immobilier** agit comme mandataire ou prestataire pour le compte des autres SA sur quatre missions essentielles : la gestion des parcs d'exploitation (optimisation du parc avec des schémas directeurs immobiliers, construction et rénovation de bâtiments et gestion locative), la valorisation des biens non utiles aux activités ferroviaires, la gestion de l'environnement de travail des principaux immeubles tertiaires et du parc de logement au travers du groupe ICF Habitat, filiale de SA SNCF.

Ces secteurs s'appuient sur des fonctions communes support (Corporate) et d'autres activités prestataires du groupe SNCF (activités CSP, activités de holding de SNCF Participations, SUGE) et certaines filiales opérationnelles qui constituent le secteur « Autres ».

### 3.1.2 Indicateurs présentés

Les principaux indicateurs présentés pour chaque secteur sont les suivants :

- **Le chiffre d'affaires externe**, excluant les transactions avec les autres secteurs du groupe.
- **Le chiffre d'affaires interne** constitué des transactions entre les secteurs.
- **L'EBITDA tel que présenté dans le compte de résultat consolidé.**
- **Les investissements nets** constitués des acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles brutes (y

compris la production immobilisée et les coûts de financement) décaissées, nettes des subventions d'investissements reçues, des nouveaux actifs financiers de concessions nets des encaissements, et donc après impact de la variation du BFR d'investissement.

– **Les investissements bruts tous financements** constitués des acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles brutes comptabilisées (y compris la production immobilisée et les coûts de financement), ainsi que des nouveaux actifs financiers de concessions brutes

– **L'endettement financier net (EFN)** est constitué de la somme des passifs financiers courants et non courants diminuée des actifs financiers courants et non courants, lorsque ceux-ci sont issus de transactions portant, en substance, exclusivement sur des échanges de flux de trésorerie : émission ou réception de trésorerie contre un remboursement ou une rémunération attendus en trésorerie.

Les méthodes comptables appliquées pour l'élaboration des données financières de chaque secteur sont celles retenues pour l'établissement des comptes consolidés. Le chiffre d'affaires interne est éliminé sur une ligne « Inter secteurs » afin de permettre une réconciliation avec les comptes consolidés du groupe.

### 3.1.3 Information par secteur

30/06/2021

En millions d'euros	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires interne	Chiffre d'affaires	EBITDA externe	Investissements nets	Investissements tous financements	Endettement financier net
SNCF Réseau	1 280	1 802	3 083	636	17	2 534	28 496
SNCF Gares & Connexions	95	627	722	112	37	326	853
Éliminations intra-métier		-216	-216				
<b>Gestionnaire d'Infrastructure</b>	<b>1 375</b>	<b>2 213</b>	<b>3 588</b>	<b>749</b>	<b>55</b>	<b>2 859</b>	<b>29 349</b>
Transilien	1 609	167	1 777	187	198	630	360
TER	2 404	164	2 569	100	-60	430	-1 509
Voyages SNCF	1 732	188	1 919	-768	316	364	5 839
Direction industrielle	33	827	861	12	39	34	857
Autres	12	238	250	24	9	8	-1 368
Éliminations intra-métier		-1 208	-1 208				
<b>Voyageurs</b>	<b>5 791</b>	<b>376</b>	<b>6 168</b>	<b>-445</b>	<b>501</b>	<b>1 467</b>	<b>4 178</b>
<b>Keolis</b>	<b>3 084</b>	<b>55</b>	<b>3 138</b>	<b>284</b>	<b>97</b>	<b>110</b>	<b>916</b>
Geodis	4 812	54	4 865	454	54	50	777
Rail Logistics Europe	745	59	804	85	29	27	27
Autres	228	34	263	138	108	123	-23
Éliminations intra-métier		-46	-46				
<b>Marchandises &amp; Logistique</b>	<b>5 785</b>	<b>100</b>	<b>5 886</b>	<b>677</b>	<b>191</b>	<b>200</b>	<b>780</b>
<b>SNCF Immobilier</b>	<b>16</b>	<b>309</b>	<b>325</b>	<b>98</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>-236</b>
Corporate	9	527	536	31	23	20	3 417
Éliminations inter-secteurs		-5 051	-5 051				
<b>Total</b>	<b>16 060</b>	<b>-</b>	<b>16 060</b>	<b>1 394</b>	<b>874</b>	<b>4 662</b>	<b>38 404</b>

						30/06/2020	31/12/2020
En millions d'euros	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires interne	Chiffre d'affaires	EBITDA externe	Investissements nets	Investissements tous financements	Endettement financier net
SNCF Réseau	1 214	1 443	2 658	222	1 575	1 989	29 422
SNCF Gares & Connexions	100	611	711	93	-10	261	786
Éliminations intra-métier		-223	-223				
<b>Gestionnaire d'Infrastructure</b>	<b>1 314</b>	<b>1 831</b>	<b>3 145</b>	<b>315</b>	<b>1 565</b>	<b>2 250</b>	<b>30 208</b>
Transilien	1 311	154	1 465	-41	356	522	-56
TER	2 052	154	2 206	16	-112	268	-1 232
Voyages SNCF	1 720	167	1 887	-905	237	350	4 926
Direction industrielle	32	701	733	-12	46	37	872
Autres	32	216	248	32	-3	17	-1 251
Éliminations intra-métier		-1 038	-1 038				
<b>Voyageurs</b>	<b>5 147</b>	<b>354</b>	<b>5 501</b>	<b>-910</b>	<b>523</b>	<b>1 195</b>	<b>3 259</b>
<b>Keolis</b>	<b>2 836</b>	<b>46</b>	<b>2 883</b>	<b>189</b>	<b>103</b>	<b>115</b>	<b>1 034</b>
Geodis	3 949	48	3 998	283	61	52	669
Rail Logistics Europe	664	47	711	-44	16	14	18
Autres	199	36	235	139	90	97	-14
Éliminations intra-métier		-43	-43				
<b>Marchandises &amp; Logistique</b>	<b>4 812</b>	<b>88</b>	<b>4 901</b>	<b>378</b>	<b>166</b>	<b>163</b>	<b>673</b>
<b>SNCF Immobilier</b>	<b>13</b>	<b>303</b>	<b>316</b>	<b>99</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>-286</b>
Corporate	7	495	502	-2	38	25	3 260
Éliminations inter-secteurs		-4 423	-4 423				
<b>Total</b>	<b>14 129</b>	<b>-</b>	<b>14 129</b>	<b>69</b>	<b>2 397</b>	<b>3 752</b>	<b>38 148</b>



### 3.2 CHIFFRE D'AFFAIRES

Le groupe SNCF tire ses produits des activités ordinaires de prestations de services rendues à un instant donné ou en continu sur une certaine période, auprès de clients

particuliers, publics ou privés, dans les principales lignes de services suivantes :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2021	30/06/2020	Variation	Secteurs
Produits des activités ordinaires liés au transport de voyageurs au titre des activités Voyages	1 471	1 480	-9	Voyages SNCF
Produits des activités liés au transport de marchandises	4 234	3 404	830	Métier Marchandises & Logistique
Autres prestations annexes de transport	1 319	1 207	112	Voyages SNCF, Métier Marchandises & Logistique
Rémunérations perçues des Autorités organisatrices de transport au titre des activités conventionnées	7 100	6 069	1 031	Transilien, TER, Keolis
Redevances liées à la gestion du réseau ferroviaire	1 164	1 123	41	SNCF Réseau
Revenus tirés de la gestion des gares	96	101	-5	SNCF Gares & Connexions
Revenus locatifs immobiliers (hors loyers tirés des gares)	45	50	-5	Métier Marchandises & Logistique, Voyages SNCF, Corporate
Revenus locatifs de matériel de transport	185	179	7	Métier Marchandises & Logistique, Transilien, TER, Keolis
Prestations d'entretien et de maintenance	135	103	32	Tous secteurs
Autre chiffre d'affaires	311	413	-102	Tous secteurs
<b>Chiffre d'affaires par principales lignes de services</b>	<b>16 060</b>	<b>14 129</b>	<b>1 931</b>	
Clients du secteur public (collectivités publiques)	8 281	7 128	1 154	
Clients particuliers	1 556	1 555	1	
Clients entreprises du secteur privé	6 223	5 446	776	
<b>Chiffre d'affaires par type de clients</b>	<b>16 060</b>	<b>14 129</b>	<b>1 931</b>	
Transfert immédiat ou n'excédant pas un jour	4 454	2 770	1 684	
Transfert en continu sur une période n'excédant pas un an (logistique, transport de marchandises et rémunérations provenant des AO)	11 285	10 829	455	
Transfert en continu sur une période excédant un an (activités immobilières, certaines activités de gestion de gares...)	322	530	-208	
<b>Chiffre d'affaire par rythme de reconnaissance</b>	<b>16 060</b>	<b>14 129</b>	<b>1 931</b>	

### 3.3 TRANSACTIONS AVEC LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT

Les transactions avec les autorités organisatrices de transport ont les effets suivants sur les états financiers consolidés du Groupe :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2021	30/06/2020	Variation
Prestations avec les AO	6 331	5 199	1 132
Recettes liées à la vente des billets aux usagers	632	761	-129
Prestations avec l'État en tant qu'AO des Trains d'Équilibre du Territoire	104	72	33
Produits d'intérêt sur actifs financiers de concession	32	38	-5
<b>Effets sur le chiffre d'affaires (*)</b>	<b>7 100</b>	<b>6 069</b>	<b>1 031</b>
Nouveaux actifs financiers de concession	-1 073	-693	-379
Encaissements sur actifs financiers de concession	935	565	369
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles (1)	3 010	764	2 246
<b>Effets sur les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>	<b>2 872</b>	<b>636</b>	<b>2 237</b>
(*) dont chiffre d'affaires Keolis	2 888	2 579	309
dont chiffre d'affaires SNCF Voyageurs	4 212	3 490	722

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2021	31/12/2020	Variation
Actifs incorporels de concession	101	109	-8
Actifs financiers de concession non courants	2 197	2 016	181
<b>Effets sur les actifs non courants</b>	<b>2 298</b>	<b>2 125</b>	<b>173</b>

(1) dont 2556 M€ en 2021 (538 M€ en 2020) au titre des subventions pour l'infrastructure ferroviaire de SNCF Réseau.

Les nouveaux actifs financiers de concession présentés dans le tableau ci-dessus représentent les investissements en biens de retour réalisés dans le cadre des activités conventionnées de transport de voyageurs (Transilien 568M€, TER 326M€ et Intercités 168M€). Les subventions relatives à ces investissements sont présentées au niveau de la ligne « encaissements sur actifs financiers de concession », elles viennent minorer l'actif financier de concession au bilan.

### 3.4 AUTRES ÉLÉMENTS

#### 3.4.1 Achats et charges externes

Les achats, sous-traitance et autres charges externes se décomposent comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2021	30/06/2020	Variation
Sous-traitance	-3 536	-2 932	-604
Péages Eurotunnel et autres	-260	-373	114
Autres achats et charges externes	-2 592	-2 422	-170
Énergies de traction	-244	-259	15
<b>Achats et charges externes</b>	<b>-6 631</b>	<b>-5 985</b>	<b>-646</b>

## 4. ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS

### 4.1 ÉCARTS D'ACQUISITION

L'évolution des écarts d'acquisition au cours de la période s'explique de la manière suivante :

<i>en millions d'euros</i>	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
<b>Au 1er janvier 2020</b>	<b>2 914</b>	<b>-402</b>	<b>2 513</b>
Acquisitions	0	0	0
Pertes de valeur	0	-4	-4
Cessions	-20	10	-11
Conversion	-76	1	-75
Autres variations	-302	7	-295
<b>Au 31 décembre 2020</b>	<b>2 516</b>	<b>-389</b>	<b>2 127</b>
<b>Au 1er janvier 2021</b>	<b>2 516</b>	<b>-389</b>	<b>2 127</b>
Acquisitions	108	0	108
Pertes de valeur	0	0	0
Cessions	0	0	0
Conversion	37	-1	36
Autres variations	-11	0	-11
<b>Au 30 juin 2021</b>	<b>2 650</b>	<b>-390</b>	<b>2 260</b>

Sur 2021, les acquisitions des filiales Pekaes sp. Z.o.o et INVEHO GmbH ont généré un écart d'acquisition pour respectivement 95 M€ et 11 M€. Ces 11M€, correspondant aux écarts d'acquisition des filiales d'Ermewa, qui ont été ensuite reclassés en actifs détenus en vue de la vente (poste « autres variations »).

Les cessions en 2020 intègrent principalement la cession de Ouicar pour -11M€. Le poste « autres variations » comprend principalement la réallocation du goodwill d'Effia en droits contractuels pour -131 M€ et en impôts différés passifs pour 32 M€, et le reclassement des écarts d'acquisition d'Ermewa en actifs détenus en vue de la vente pour -197 M€ (cf. note 4.2.6).

À la clôture de la période, les principaux écarts d'acquisition enregistrés par le groupe sont les suivants :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2021	31/12/2020	Variation
Keolis	628	627	1
SNCF Voyageurs(*)	413	396	17
Marchandises & Logistique	1 220	1 104	116
dont UGT Geodis	1 188	1 072	116
dont UGT Gestionnaires d'actifs	0	0	0
dont Autres entreprises ferroviaires	32	32	0
Corporate SNCF	0	0	0
<b>Total</b>	<b>2 261</b>	<b>2 127</b>	<b>133</b>

(\*) dont Eurostar pour 370 M€ (353 M€ en 2020)

## 4.2 IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION

### 4.2.1 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles se ventilent comme suit par catégories :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2021			31/12/2020		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immeubles de placement	294	-24	270	302	-24	278
Terrains et constructions	25 945	-11 823	14 122	25 368	-11 472	13 895
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	58 524	-24 573	33 951	56 921	-24 023	32 898
Instal. technique, électrique, télécom. et de signalisation, matériel, outillage, et autres immobilisations (ITMO et autres)	30 106	-15 341	14 765	29 679	-14 873	14 806
Matériel de transport (*)	32 077	-21 550	10 527	31 642	-21 293	10 349
Immobilisations corporelles en cours	17 070	-14	17 057	16 841	-21	16 820
<b>TOTAL HORS SUBVENTIONS</b>	<b>164 016</b>	<b>-73 323</b>	<b>90 693</b>	<b>160 753</b>	<b>-71 706</b>	<b>89 047</b>
Subventions d'investissement	49 585	-10 700	38 885	47 109	-10 279	36 830
<b>TOTAL</b>	<b>114 431</b>	<b>-62 623</b>	<b>51 807</b>	<b>113 644</b>	<b>-61 427</b>	<b>52 217</b>

(\*) dont matériel de transport en cours pour 1 286 M€ (987 M€ en 2020).

L'évolution du poste, après subventions d'investissement, s'explique de la manière suivante :

<i>en millions d'euros</i>	Immeubles de placement	Terrains et constructions	Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	Instal. technique, électrique, télécom. et de signalisation, matériel, outillage, et autres immobilisations (ITMO et autres)	Matériel de transport (*)	Immobilisations corporelles en cours	Subventions d'investissement	Total net de subvention
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2019</b>	<b>288</b>	<b>13 581</b>	<b>32 659</b>	<b>15 426</b>	<b>12 296</b>	<b>14 857</b>	<b>-37 433</b>	<b>51 674</b>
Acquisitions	0	6	0	194	784	6 166	-3 594	3 556
Cessions	-9	-3	0	-6	3	-1	0	-15
Dotations nettes aux amortissements	-1	-628	-1 104	-1 177	-1 212	0	1 462	-2 660
Pertes de valeur	0	-75	0	-78	-23	0	0	-176
Variation de périmètre	0	516	-534	7	-1	1	0	-10
Ecart de conversion	0	-3	0	-11	-56	-1	-1	-71
Autres variations	0	501	1 877	452	-1 443	-4 202	2 733	-82
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2020</b>	<b>278</b>	<b>13 895</b>	<b>32 898</b>	<b>14 806</b>	<b>10 349</b>	<b>16 820</b>	<b>-36 830</b>	<b>52 217</b>
Acquisitions	0	10	0	44	450	2 947	-2 746	705
Cessions	-7	-6	0	-39	-17	0	1	-68
Dotations nettes aux amortissements	0	-336	-550	-585	-454	0	677	-1 248
Pertes de valeur	0	-2	0	1	12	7	0	19
Variation de périmètre	0	35	0	6	1	1	0	43
Ecart de conversion	0	3	0	5	45	0	0	53
Autres variations	0	523	1 602	527	141	-2 719	13	87
<b>Valeur nette comptable au 30/06/2021</b>	<b>270</b>	<b>14 122</b>	<b>33 951</b>	<b>14 765</b>	<b>10 527</b>	<b>17 057</b>	<b>-38 885</b>	<b>51 807</b>

(\*) y compris matériel de transport en cours

Les acquisitions de la période d'un montant de 3 451 M€ sont détaillées en note 4.2.3. Les dotations aux amortissements de la période et les impacts en compte

de résultat des pertes de valeur sont indiqués en notes 4.2.4 et 4.3.

En 2021, les autres variations de l'exercice correspondent essentiellement à la mise en service des immobilisations achevées précédemment comptabilisées en immobilisations en cours, et aux acquisitions d'Ermewa et de ses filiales sur la période qui ont été reclassés en actifs détenus en vue de la vente (cf. note 4.2.6).

Le montant des subventions d'investissements reconnues sur l'exercice en immobilisations corporelles s'élève à 2 746 M€ dont 119 M€ pour le matériel ferroviaire et 2 627 M€ pour les installations fixes et projets d'infrastructure ferroviaires (de développement et de régénération). Le montant des subventions d'investissements reçues sur la période est indiqué en note 4.2.3.

#### 4.2.2 Contrats de location

Les droits d'utilisation se ventilent comme suit par catégories :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2021			31/12/2020		
	Brut	Amortissements et dépréciations	Net	Brut	Amortissements et dépréciations	Net
Terrains et constructions	3 276	-1 311	1 965	3 315	-1 137	2 178
Matériel de transport	2 327	-933	1 394	2 433	-909	1 524
Autres	265	-118	147	231	-98	133
<b>TOTAL</b>	<b>5 868</b>	<b>-2 361</b>	<b>3 507</b>	<b>5 979</b>	<b>-2 143</b>	<b>3 836</b>

Les contrats de location de « Terrains et constructions », correspondent principalement aux contrats de location de bâtiments (entrepôts, boutiques, bureaux...), les contrats de location de « Matériels de transport » comprennent les contrats liés au matériel de transport ferroviaire et routier. L'évolution du poste, s'explique de la manière suivante :

(Bus, rames de train, locomotives, voitures...). Les contrats de location de biens « Autres » correspondent essentiellement aux matériels techniques utilisés dans le cycle d'exploitation et présentant un enjeu financier jugé significatif.

<i>en millions d'euros</i>	Terrains et constructions	Matériel de transport	Autres	Total
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2019</b>	<b>2 252</b>	<b>1 559</b>	<b>138</b>	<b>3 948</b>
Mise en place de nouveaux contrats de location	534	415	65	1 015
Effet des fins et résiliations anticipées des contrats de location	-78	-8	-7	-93
Dotations aux amortissements	-530	-424	-55	-1 009
Pertes de valeur	-23	0	0	-23
Variations de périmètre	12	-22	-1	-11
Autres variations (modifications de contrats, réévaluations d'hypothèses...)	12	4	-7	9
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2020</b>	<b>2 178</b>	<b>1 524</b>	<b>133</b>	<b>3 836</b>
Mise en place de nouveaux contrats de location	165	195	36	397
Effet des fins et résiliations anticipées des contrats de location	-167	-144	-1	-311
Dotations aux amortissements	-258	-193	-28	-479
Pertes de valeur	0	0	0	0
Variations de périmètre	11	5	3	19
Autres variations (modifications de contrats, réévaluations d'hypothèses...)	36	6	3	45
<b>Valeur nette comptable au 30/06/2021</b>	<b>1 965</b>	<b>1 394</b>	<b>147</b>	<b>3 507</b>

Le détail des dotations aux amortissements comptabilisées en résultat est donné en notes 4.2.4

#### 4.2.3 Investissements

Les flux d'investissement liés aux acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles se décomposent comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2021	30/06/2020
Immobilisations incorporelles	-138	-154
Immobilisations corporelles	-3 451	-2 905
<b>Total acquisitions</b>	<b>-3 590</b>	<b>-3 059</b>
Variation BFR d'investissement	-157	26
<b>Flux d'investissement corporels et incorporels</b>	<b>-3 746</b>	<b>-3 033</b>

Les investissements au titre des biens corporels de la période sont essentiellement constitués par :

- des dépenses d'investissements chez SNCF Réseau au titre des infrastructures ferroviaires pour un montant de 2 501 M€, concernant principalement des investissements liés aux travaux de régénération du réseau (renouvellements de voies, déploiement de la fibre optique, signalisation et Commande Centralisé du Réseau), à la mise en conformité du réseau et aux projets de développement (EOLE, CDG Express, projets régionaux de développement),
- des investissements effectués chez Gares et Connexions à hauteur de 324 M€ notamment liés aux travaux de modernisation des Gares, aux travaux de mise en

accessibilité des Gares, aux projets régionaux de développement financés par le contrat Plan-Etat-Région (CPER) et au projet EOLE,

– l'acquisition et la rénovation de matériel ferroviaire et routier pour un total de 449 M€ (dont acquisition de nouvelles automotrices Transilien (NAT), TGV UFC, rames Eurostar, wagons, transconteneurs, conteneurs, rénovations de TGV et automotrices électriques),

Le montant des subventions d'investissements reçues sur la période lié aux immobilisations corporelles s'élève à 3 010 M€. La différence avec le montant des subventions d'investissement comptabilisées sur la période (2 746 M€, cf. note 4.2.1) correspond principalement aux subventions d'investissement appelées d'avance, reçues sur la période et reconnues en autres dettes d'exploitation (notamment chez SNCF Réseau, qui reconnaît en subvention d'investissement la subvention dite « méritée »).

#### 4.2.4 Dotations aux amortissements

Les dotations aux amortissements se détaillent de la façon suivante :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2021	30/06/2020	Variation
Dotations aux amortissements - Immobilisations incorporelles	-185	-209	24
Dotations aux amortissements - Immobilisations corporelles	-1 926	-1 952	26
Dotations aux amortissements - Droits d'utilisation	-478	-507	29
Subventions reprises en résultat	678	663	15
Reprise des passifs liés à des immobilisations de concession hors IFRIC 12	25	25	0
<b>Dotations aux amortissements</b>	<b>-1 886</b>	<b>-1 980</b>	<b>93</b>

#### 4.2.5 Résultat de cession d'actifs

Les cessions d'actifs ont eu les impacts suivants en résultat :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2021	30/06/2020	Variation
Cession d'actifs incorporels	2	-1	3
Cession d'actifs corporels	31	58	-26
Cession des droits d'utilisation	1	3	-1
Cession d'actifs financiers	2	1	1
<b>Résultat de cession d'actifs</b>	<b>37</b>	<b>61</b>	<b>-24</b>

Au 30 juin 2021, les résultats de cession d'actifs corporels sont principalement liés à la cession de différents ensembles de biens immobiliers de SNCF Réseau pour 9 M€ (notamment Tolbiac et Docks de Saint-Ouen) et de

ICF-Novedis pour 5 M€, et à la cession d'actifs corporels chez SNCF Voyageurs pour 8 M€.

#### 4.2.6 Actifs et passifs destinés à être cédés

Au 30 juin 2021, de même qu'au 31 décembre 2020, les actifs et passifs de Ermewa ont été classés comme étant détenus en vue de la vente (voir note 2.1.4).

Le groupe Ermewa a été considéré comme un groupe d'actifs détenus en vue d'être cédés, conformément aux dispositions de la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées ».

Les comptes au 30 juin 2021 n'intègrent aucun profit ou perte au titre de la future cession d'Ermewa.

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2021	31/12/2020
Actifs détenus en vue d'être cédés	2 292	2 113
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	1 542	1 444
<b>Impact net au bilan</b>	<b>750</b>	<b>668</b>

Les principales catégories d'actifs et de passifs concernées reclassées conformément à IFRS 5 au 30 juin 2021 sont les suivantes :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2021	31/12/2020
Ecart d'acquisition	208	197
Immobilisations incorporelles	101	99
Droits d'utilisation	22	21
Immobilisations corporelles	1 718	1 580
Titres mis en équivalence	4	5
Impôts différés actifs	1	0
Stocks et en-cours	23	16
Créances d'exploitation	178	153
Actifs financiers	2	5
Trésorerie et équivalents de trésorerie	36	37
<b>Actifs détenus en vue d'être cédés</b>	<b>2 292</b>	<b>2 113</b>

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2021	31/12/2020
Engagements envers le personnel	13	12
Provisions	6	6
Obligations locatives	19	21
Impôts différés passifs	198	178
Passifs financiers	1 161	1 114
Dettes d'exploitation	145	113
<b>Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés</b>	<b>1 542</b>	<b>1 444</b>

#### 4.3 TESTS DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

Les impacts au compte de résultat sont les suivants :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2021	30/06/2020	Variation
Immobilisations corporelles et incorporelles	7	-13	20
Ecart d'acquisition	0	0	0
Autres	4	0	4
<b>Pertes de valeur</b>	<b>11</b>	<b>-13</b>	<b>24</b>

### 4.3.1 Éléments de contexte

Le groupe SNCF effectue un test de dépréciation lorsqu'il existe un indice de perte de valeur et au moins annuellement en présence d'un écart d'acquisition.

Ces tests sont réalisés au niveau de chaque unité génératrice de trésorerie (UGT) ou regroupement d'UGT, ce qui correspond le plus souvent au secteur opérationnel.

La revue des indices de perte de valeur sur les principales UGT du Groupe au 30 juin 2021 s'est fondée sur l'appréciation de la capacité à réaliser les flux de trésorerie opérationnels et les investissements découlant des plans stratégiques à travers notamment :

- la mise à jour des flux sur la base du nouveau plan stratégique groupe 2021/2030 validé au Conseil d'administration de SNCF le 29 juillet 2021;
- une analyse comparative des résultats 2021 par rapport aux éléments retenus dans les trajectoires pluri annuelles ayant servi à la réalisation des tests de l'année 2020;
- une analyse de sensibilité à l'évolution des taux de Wacc et des taux de croissance à long terme utilisés pour déterminer les valeurs d'utilité.

Ces travaux n'ont pas conduit à constater d'indice de variation de valeur au 30 juin 2021, à l'exception de l'UGT Infrastructure qui a fait l'objet d'un nouveau test de dépréciation. Ce test n'a pas conduit à constater de dépréciation complémentaire au 30 juin 2021.

Un rappel des paramètres utilisés pour la détermination de la valeur recouvrable des principales UGT dans le cadre des tests de valeur et analyses de sensibilité est effectué ci-après.

Les valeurs présentées dans les tableaux ci-dessous pour les actifs testés sont nettes des pertes ou reprises constatées sur des exercices antérieurs et hors prises et pertes de contrôle de l'exercice.

### 4.3.2 UGT présentant des écarts d'acquisition importants par rapport au total des écarts d'acquisition

Les UGT avec écart d'acquisition significatif sont les suivantes.

#### 4.3.2.1 UGT Geodis

Sur le total des écarts d'acquisition net des dépréciations, 1 188 M€ (1 072 M€ au 31 décembre 2020) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Geodis qui regroupe les activités de logistique et de transport de marchandises du métier Marchandises et Logistique. Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT.

Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable en 2020 sont les suivantes :

<b>2020</b>	
Secteur	Marchandises & Logistique
UGT	Geodis
Actif testé	1 516 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
	Plan 5 ans
	+ année normative actualisée à l'infini
Source retenue	
Taux d'actualisation (mini - maxi)	7,3% - 8,3%
Taux de croissance long terme	1,60%

L'analyse des différents indicateurs au 30 juin 2021 ne met en évidence aucun indice de perte de valeur. En conséquence, aucun test de valeur n'a été mis en œuvre à cette date.

#### 4.3.2.2 UGT Keolis

Sur le total des écarts d'acquisition, 628 M€ (627 M€ au 31 décembre 2020) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Keolis qui regroupe tous les métiers entrant dans des solutions de transport multimodal de voyageurs du secteur Keolis. Par ailleurs, les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéfinie affectées à cette UGT s'élèvent à 83 M€ (83 M€ au 31 décembre 2020) et consistent pour l'essentiel en des marques et des agréments. Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT.

Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable 2020 sont les suivantes :

<b>2020</b>	
Secteur	Keolis
UGT	Keolis
Actif testé	1 582 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
	Plan 5 ans
	+ année normative actualisée à l'infini
Source retenue	
Taux d'actualisation (mini - maxi)	5,9% - 6,8%
Taux de croissance long terme	1,60%

L'analyse des différents indicateurs au 30 juin 2021 ne met en évidence aucun indice de perte de valeur. En conséquence, aucun test de valeur n'a été mis en œuvre à cette date.

#### 4.3.2.3 UGT Gestionnaires d'actifs

Sur 2020, les écarts d'acquisition sont reclassés en actifs destinés à être cédés (197 M€ au 31 décembre 2020).

Les principales hypothèses retenues en 2020 pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2020
Secteur	Marchandises & Logistique
UGT	Gestionnaires d'actifs
Actif testé	1 866 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini – maxi)	3,6% - 4,1%
Taux de croissance long terme	2,00%

L'analyse des différents indicateurs au 30 juin 2021 ne met en évidence aucun indice de perte de valeur. En conséquence, aucun test de valeur n'a été mis en œuvre à cette date.

#### 4.3.2.4 UGT Eurostar

Sur le total des écarts d'acquisition, 370 M€ (353 M€ au 31 décembre 2020) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Eurostar qui regroupe tous les métiers de transport de voyageurs transmanche du secteur Voyages SNCF. Par ailleurs, les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéfinie affectées à cette UGT s'élèvent à 271 M€ (259 M€ au 31 décembre 2020) et consistent pour l'essentiel en des marques. Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT.

Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable en 2020 sont les suivantes :

	2020
Secteur	Voyageurs
UGT	Eurostar
Actif testé	1 724 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 15 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini – maxi)	7,2 % - 8,3 %
Taux de croissance long terme	1,60%

Une analyse comparative a été menée entre :

- Les flux de trésorerie issus du dernier Business Plan approuvé par la gouvernance d'Eurostar le 16 décembre 2020 et utilisés pour apprécier la valeur recouvrable des actifs à fin décembre 2020

- Le nouveau plan stratégique 2021/2030 intégrant le reforecast 2021 (détérioration du 1er semestre 2021).

Cette analyse conforte l'absence d'indices de perte de valeur. En conséquence aucun test n'a été mis en œuvre au 30 juin 2021.

Pour rappel, les flux de trésorerie du Business Plan 2020 reposent sur les principales hypothèses structurantes suivantes :

- La continuité d'exploitation d'Eurostar (assurée par les nouveaux financements mis en place sur le premier semestre 2021) ;
  - L'évolution des produits du trafic intégrant une reprise progressive de l'activité après le ralentissement lié à la crise du Covid-19 sur 2021 ;
  - Le montant des charges (personnel, achats, ...) qui font l'objet pour certaines d'entre elles de plans de performance ;
  - La trajectoire de péages ;
  - L'arrivée de la concurrence ferroviaire, dont le positionnement a été décalé de plusieurs années dans le cadre du test de 2020 compte tenu du contexte actuel (crise, évolutions réglementaires, etc...) ;
  - Le niveau d'investissement pour le renouvellement de la flotte tenant compte des plans de performance liés à l'optimisation d'utilisation des rames et à l'arrivée de nouveaux matériels et de l'arrivée de la concurrence.
  - La modification du taux d'imposition au Royaume Uni.
- A noter que pour prendre en compte le risque porté par l'évolution de la crise sanitaire, des analyses de sensibilité ont été réalisées (décalage de la reprise d'activité de plusieurs mois, variation du taux de croissance long terme...) qui confirment l'absence d'indices de perte de valeur.

Le passif financier relatif aux promesses d'achat de participations dans Eurostar du consortium CDPQ/Hermès et SNCF irrévocablement consenties par SNCF est évalué sur ces mêmes bases.

#### 4.3.3 UGT présentant des indices de perte ou de reprise de valeur en 2021 et/ou en 2020

##### 4.3.3.1 UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar, Thalys et Ouigo España)

Au cours du premier semestre 2021, de nouveaux éléments d'évolution conduisent l'activité TGV à mettre à jour sa trajectoire financière pour intégrer notamment :

- Une trajectoire de recettes commerciales plus ambitieuse que celle du dernier test qui reflète les bons résultats de la campagne de vaccination et le recul de la pandémie
- Une hypothèse d'arrivée de la concurrence ferroviaire sur le marché domestique décalée dans le temps et plus faible en intensité. Cette hypothèse repose notamment sur des retards techniques, la dégradation des résultats financiers de nos principaux concurrents déclarés et la moindre attractivité du marché ferroviaire français (péages élevés, etc.) par rapport à d'autres pays d'Europe.
- La réalisation de plans de performance plus ambitieux, notamment sur le rendement du parc et les coûts de maintenance du matériel roulant

Les événements cités ci-avant conduisent à une amélioration de la trajectoire financière de l'activité TGV et ne présentent pas de nouvel indice de perte de valeur.

En conséquence, l'activité TGV n'a pas procédé à un test de valeur sur les actifs de l'UGT TGV au 30 juin 2021.

Les principaux paramètres retenus pour déterminer la valeur recouvrable au 31 décembre 2020 sont rappelés ci-après :

<b>2020</b>	
Secteur	Voyageurs
UGT	TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar, Thalys et Ouigo España)
Actif testé	5 641 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini – maxi)	6,7% - 7,7 %
Taux de croissance long terme	1,60%

#### 4.3.3.2 UGT Intercités

Compte tenu de la fin de la convention d'exploitation au 31/12/2020 et de l'absence d'une trajectoire financière disponible pour l'exercice 2021 et au-delà, aucun test de perte de valeur sur la valeur des actifs nets n'a été réalisé en 2021.

Pour rappel, depuis le 31 décembre 2020, la valeur nette comptable de l'intégralité des Actifs installations fixes (hors droits d'utilisation relatifs aux contrats de location) se trouve dépréciée à 100%. De même que la valeur nette comptable du matériel roulant (Hors UGT OSLO) entrant dans le champ d'application de l'interprétation IFRIC12 (garantis par la convention).

Un rappel des principales hypothèses des derniers tests est repris ci-après.

<b>2020</b>	
Secteur	Intercités
UGT	Intercités
Actif testé	Pas d'actif testé
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
Source retenue	Convention 2016-2020
Taux d'actualisation (mini – maxi)	5,2% - 6,0%
Taux de croissance long terme	Non applicable

#### 4.3.3.3 UGT Infrastructure

Le test de valeur sur les actifs de l'UGT Infrastructure, réalisé dans le cadre de la clôture au 31 décembre 2015, avait conduit à les déprécier de 9,6 Mds€ sur la base d'une trajectoire financière approuvée par le Conseil d'administration de SNCF Réseau du 9 mars 2015, qui considérait alors que la trajectoire financière ainsi élaborée représentait la meilleure estimation des perspectives d'activité pour les 15 ans à venir.

L'adoption le 14 juin 2018 de la loi d'habilitation pour un nouveau pacte ferroviaire, de même que diverses déclarations du gouvernement, concernant notamment une évolution des modalités d'indexation des péages de SNCF Réseau, avaient constitué de nouveaux indices de variation de valeur. En conséquence un nouveau test avait été réalisé dans le cadre de l'arrêté des comptes

semestriels 2018, sur la base des informations issues du cadre de référence de la trajectoire économique et financière du Groupe Public Ferroviaire et de sa déclinaison pour SNCF Réseau, présentée pour information au Conseil d'administration du 25 juillet 2018. Ce test avait conduit à la comptabilisation d'une dépréciation complémentaire de 3,4 Mds€.

En 2019, les évolutions réglementaires suivantes constituaient des indices de variation de valeur :

La publication en septembre 2019 des modalités de mise en œuvre de la loi Didier promulguée le 7 juillet 2014, relative au partage des responsabilités et des charges financières concernant l'entretien des ouvrages d'art ;

L'interdiction programmée de l'utilisation du glyphosate annoncée par le gouvernement, illustrée par la loi Egalim du 30 octobre 2018, concernant le domaine de l'agriculture, et la mise en place en 2019 d'une mission parlementaire en charge de la stratégie de la sortie totale du glyphosate. La mise en œuvre de cette évolution réglementaire a été confirmée par le Président de SNCF pour mettre fin à l'utilisation du glyphosate en 2021.

Le périmètre du test de l'UGT Infrastructure a été adapté aux opérations de transferts d'actifs réalisées au 1er janvier 2020 dans le cadre de la réforme ferroviaire. Le test de valeur de l'UGT Infrastructure a été réalisé hors actifs gares transférés au 1er janvier 2020 représentant une valeur nette comptable de 0,9 Mds€ (à la date de transfert). Les tests de valeur réalisés avaient permis de confirmer au 31 décembre 2019 les valeurs nettes comptables des actifs de l'UGT Infrastructure d'une part, des actifs gares transférés d'autre part, compte tenu des dépréciations précédemment comptabilisées. Il avait été toutefois précisé que la valeur recouvrable dépendait notamment de la mise en œuvre par l'État de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour la soutenir ainsi que de la capacité de l'entreprise à atteindre ses plans de productivité.

En 2020, les impacts de la crise sanitaire sur les comptes de SNCF Réseau SA (baisse des péages, niveau des ressources du fonds de concours de l'État provenant de la société nationale SNCF, décalages et surcoûts travaux...) avaient été identifiés comme des indices de variation de valeur.

Un test de valeur avait donc été réalisé au 31 décembre 2020 à partir des flux de trésorerie de la trajectoire financière du plan stratégique du Groupe SNCF. Ce plan stratégique avait été présenté au Conseil d'administration de la SA SNCF le 8 octobre 2020. Il reprenait et actualisait les éléments déjà présentés en Conseil d'administration de la SA SNCF le 24 juin 2020. Il intégrait les conséquences, d'un point de vue stratégique, des annonces de l'État formulées en septembre 2020 sur le soutien à la SNCF et au secteur ferroviaire plus largement. La trajectoire financière retenue pour le test intégrait également les effets de la situation économique et sanitaire évalués au 31 décembre 2020 par la Direction de SNCF Réseau.

La crise sanitaire internationale, qui a produit ses premiers effets en mars 2020 et, s'est poursuivie au 1er semestre 2021, s'est traduite par une baisse d'activité de l'UGT Infrastructure sur le 1er semestre et une révision à la baisse de ses prévisions d'activité telle que reflétée dans la trajectoire financière du nouveau Plan stratégique 2021-2030 de SNCF Réseau.



Ces éléments, constitutifs d'un indice de perte de valeur, ont conduit à la mise en œuvre d'un test de valeur des actifs de cette UGT au 30 juin 2021.

Au 30 juin 2021, le test de valeur repose sur la trajectoire financière du nouveau plan stratégique de SNCF Réseau 2021-2030, préparé dans le cadre du nouveau plan stratégique du groupe SNCF validé au Conseil d'administration de SNCF du 29 juillet 2021. Ce Plan stratégique de SNCF Réseau et sa trajectoire financière, qui représentent la meilleure évaluation par la Direction des hypothèses connues à date, ont été validés lors du Conseil d'administration de SNCF Réseau du 22 juillet 2021. La trajectoire financière pourrait évoluer dans les mois à venir en fonction des discussions qui se poursuivent avec l'État au titre de l'actualisation du contrat de performance de SNCF Réseau.

Les grandes orientations de cette trajectoire financière sont les suivantes :

Prise en compte d'un scénario macro-économique de reprise progressive de l'activité à partir de 2022, à la suite du fort ralentissement du chiffre d'affaires observé en 2020 et 2021,

Ouverture progressive à la concurrence des trafics voyageurs,

Alignement des volumes et des tarifs des redevances d'infrastructure sur le plan stratégique du groupe SNCF, Maintien d'un niveau d'investissements nécessaires à la restauration de la consistance du réseau conforme au pacte ferroviaire,

Révision de la trajectoire de subventions de régénération perçues via le fonds de concours de l'État, en intégrant les subventions provenant du plan de relance de l'État pour 4,05 Mds€ à partir de 2021 ainsi que les versements provenant de produits de cessions du Groupe (480 M€), Équilibre des cash-flows en 2024, niveau d'endettement égal à six fois la marge opérationnelle en 2026, conformément aux engagements du pacte ferroviaire, les subventions d'investissement issues de l'affectation par l'État de tout ou partie des dividendes perçus de la société nationale SNCF.

Les hypothèses clés du test concernent le niveau des péages, le niveau de performance, le niveau des investissements, ainsi que les concours publics.

Concernant le niveau des péages :

L'augmentation des péages TGV et fret a été limitée à l'indice IPC, et parallèlement l'indexation des tarifs de péages conventionnés (redevances d'accès TER et TET) a été alignée sur l'avis de l'ART rendu le 9 février 2021 pour les années 2022 (2,2%) et 2023 (2,4%), puis maintenue au niveau qui figurait dans le dernier contrat de performance à hauteur de 3,6% par an.

Par ailleurs, le mécanisme de compensation par l'État de l'activité fret (dit « compensation fret »), dont le montant est révisé annuellement pour prendre en compte l'évolution de l'indexation et le passage au nouveau modèle du coût directement imputable (CDI) à compter de la tarification 2019, est présumé maintenu jusqu'en 2023.

Enfin, les prévisions de trafic à 10 ans concernant les activités voyageurs et fret des transporteurs du groupe SNCF ont été arrêtées dans le cadre du plan stratégique groupe assurant leur réciprocité avec les entités concernées, ainsi qu'une valorisation actualisée des

hypothèses d'ouverture à la concurrence, notamment sur la fin du plan.

Concernant le niveau de performance

L'ambition de performance a été revue à 1,45 Mds€ courants entre 2017 et 2026, avec une accélération des économies entre 2021 et 2024, puis une poursuite des actions de performance sans mobiliser de nouveaux leviers à partir de 2025. Cette trajectoire de performance est conforme aux objectifs poursuivis dans les programmes opérationnels.

Cette performance contribue à atteindre un taux de rentabilité normatif de 46 % (EBITDA / CA) en 2030 et tel que pris en compte dans le calcul de la valeur terminale.

Concernant les concours publics :

Les subventions d'investissement issues de l'affectation par l'État de tout ou partie des dividendes perçus de la société nationale SNCF sur le résultat de ses filiales et complétés le cas échéant par la rétrocession d'une quote-part de produit de l'intégration fiscale du Groupe Public Unifié (GPU) ont été revues à la baisse par rapport au test réalisé fin 2020 pour un montant de l'ordre de 1,7 Mds€ sur la période de 10 ans. La chronique des montants de ces subventions d'investissement de régénération est basée sur la trajectoire économique et financière du Groupe SNCF et sur sa capacité distributive. Le montant normatif de ces subventions d'investissement est évalué à 0,91 Milliard€ à partir de 2030.

Les subventions d'investissement consécutives à la mise en œuvre du plan de relance du ferroviaire, qui seront versées par le fonds de concours de l'État, portent sur un montant de 4,05 Mds€. Ces subventions seront affectées au financement des investissements de régénération du réseau. Les produits de cession versés dans le cadre du plan de relance (480 M€) ont été intégrés pour la part relative aux investissements retenus dans le test (investissements de mise en conformité)

Les mesures relatives au nouveau régime de retraite et plus largement au nouveau cadre social issu des accords de branche pour l'activité ferroviaire sont toujours en cours de négociation à la date d'arrêt des comptes et en conséquence peuvent affecter la performance future attendue.

Les autres éléments méthodologiques retenus dans le calcul de la valeur recouvrable au 30 juin 2021 sont rappelés ci-après :

La méthodologie retenue est identique à celle appliquée lors du précédent test de valeur réalisé en 2020 ;

Une trajectoire financière intégralement reconstruite au cours du premier semestre 2021 sur des hypothèses complètes et actualisées, issues du nouveau plan stratégique ;

Les flux prévisionnels actualisés sont calculés sur les années de la nouvelle trajectoire économique 2021-2030, mis à jour des nouveaux éléments d'information disponibles, prolongés jusqu'en 2030, qui demeure l'année normative, le réseau étant alors considéré comme stabilisé à un niveau de performance ou de régénération permettant d'optimiser le montant de la maintenance ;

S'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus tiennent compte de la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061 ;

La valeur terminale, qui représente 91% de la valeur recouvrable, est calculée en projetant à l'infini avec un

taux de croissance à long terme de 1,6% les valeurs de l'année normative 2030 ;

Les flux de trésorerie projetés sont après IS, l'IS retenu étant un IS théorique aux taux connus aux différentes dates et appliqué au résultat opérationnel courant prévisionnel ;

Les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux de 4,9 % (vs. 5,6% au 31 décembre 2020). L'utilisation du taux plancher issu du rapport d'évaluation de l'expert externe Deloitte est éclairée par les éléments de contexte suivants :

Une trajectoire financière intégralement reconstruite au cours du premier semestre 2021 sur des hypothèses totalement documentées,

Une évaluation des risques de la crise COVID conservatrice au regard des tendances de reprise des trafics observées depuis mai, et un taux de croissance long terme maintenu à 1,6%/an à partir de 2024, qui repose sur une hypothèse de croissance jugée conservatrice, toujours impactée par la crise sanitaire,

Un plan de performance à 1,45 Mds€ entre 2017 et 2026 (contre 1,6 Mds€ au 31 décembre 2020) faisant l'objet d'un dispositif dédié de pilotage par le Comité de direction de SNCF Réseau,

Un mécanisme de sécurisation de la trajectoire conclu avec l'État (clauses de revoyure avec ajustement des dépenses de régénération pour préserver les cash-flows).

La valeur nette comptable des actifs de l'UGT Infrastructure s'élève au 30 juin 2021 à 32,40 Mds€ contre 32,89 Milliards € au 31 décembre 2020. Ces actifs recouvrent les lignes en service ainsi que les travaux de régénération en cours. La valeur recouvrable issue du test réalisé au 31 décembre 2020 est proche de cette valeur nette comptable.

Les autres immobilisations en cours (2,2 Mds€ au 30 juin 2021 contre 2,1 Mds€ au 31 décembre 2020) concernent des investissements de capacité en cours de développement dont la valeur est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique.

Les analyses de sensibilité réalisées dans le cadre du test ressortent de la façon suivante :

	2021	2020
Secteur	SNCF Réseau	SNCF Réseau
UGT	Infrastructure	Infrastructure
Actif testé	32,4 Mds€	32,9 Mds€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	(1)	(1)
Taux d'actualisation	4,9% - 5,8 %	5,0% - 5,9 %
Taux de croissance long terme	1,60%	1,60%

(1) Nouveau plan stratégique Groupe validé par le Conseil d'administration de SNCF Réseau le 22 juillet 2021

Une variation de +/- 10 points de base du taux d'actualisation représente une variation de +/- 1 Md€ de valeur recouvrable.

Une variation de +/- 10 points de base du taux de croissance à l'infini entraîne une variation de +/- 0,8 Md€.

Une variation de +/- 100 M€ de dépenses nettes de régénération annuelles représente une variation de +/- 1,5 Mds € de la valeur recouvrable. Cette valeur est fournie à titre indicatif car, au-delà d'un certain seuil, l'impact de l'évolution des dépenses de renouvellement sur la valeur recouvrable des actifs n'est pas linéaire et ces impacts peuvent être significatifs sur le coût de la maintenance, le trafic et donc les péages.

Une variation de +/- 100 M€ par an des péages ou des concours de l'État représente une variation de +/- 2 Md€ de la valeur recouvrable.

#### 4.3.3.4 UGT Gares & Connexions

En 2020, les impacts de la crise sanitaire sur les comptes de SNCF Gares & Connexions SA avaient été identifiés comme des indices de variation de valeur.

Un test de valeur a donc été réalisé au 31 décembre 2020 à partir des flux de trésorerie du nouveau plan d'affaires réajusté dans le cadre du nouveau plan stratégique du Groupe SNCF. Ce plan stratégique a été présenté au Conseil d'administration de la SA SNCF le 8 octobre 2020.

Il intégrait notamment

- Les effets périmètre liés à la réforme ferroviaire
- Les effets de la crise Covid sur la réévaluation 2020 et sur le plan d'affaires (surcoûts d'investissements et diminution à court et moyen-terme des recettes de concessions en lien avec la diminution de fréquentation des commerces en gare).
- Certains efforts de productivité portant sur la trajectoire d'Opex et de Capex, pour contenir les impacts financiers liés à la grève de fin 2019 et à la crise Covid.

Cette trajectoire financière amendée permettait de confirmer les valeurs nettes comptables des actifs de l'UGT Gares & Connexions à fin décembre 2020.

Au cours du premier semestre 2021, la crise sanitaire a continué d'impacter les revenus de l'UGT, en particulier les redevances des produits de concessions en gare. Par ailleurs, l'UGT a procédé à la mise à jour de son plan stratégique dans le cadre de l'élaboration du nouveau plan stratégique groupe SNCF.

Cette nouvelle trajectoire financière intègre notamment :

- Actualisation de la trajectoire de redevance des produits de concessions sur la base des derniers éléments connus à court terme et à moyen terme (dont les impacts COVID) ;
- Modèle tarifaire : prise en compte du DRG 2021 de saisine soumis à la validation de l'ART (CMPC régulé en baisse à 4,5% avant impôt et CMPC non régulé à 8,0% avant impôt). En 2022, ces mêmes taux ont été maintenus conformément aux hypothèses du DRG 2022 qui sera soumis à la consultation, (et maintenu à ce niveau sur toute la durée du plan dans le cadre des DRG suivants) ;
- Intégration d'un plan d'économies sur les Opex plus ambitieux ;
- Ajustement des hypothèses d'investissements sur la période 2021-2024 intégrant les impacts du plan d'économie Capex en lien avec la crise COVID.

Les éléments cités ci-avant ont un impact limité sur les flux de trésorerie prévisionnels de SNCF Gares & Connexions SA et ne constituent pas un indice de variation de valeur.

En conséquence, SNCF Gares & Connexions n'a pas procédé à un test de valeur sur les actifs de son UGT au 30 juin 2021.

## 4.4 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

Les provisions pour risques et charges ont évolué comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	01/01/2021	Dotations de l'exercice	Reprises de l'exercice (utilisées)	Reprises de l'exercice (non utilisées)	Autres variations	30/06/2021	dont courant	dont non courant
Litiges et risques contractuels	348	21	-28	-23	-2	316	62	254
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	136	17	-3	-6	-2	143	34	109
Risques environnementaux	796	8	-32	-11	-11	749	0	749
Coûts de restructuration	47	1	-20	0	0	28	4	24
Autres	236	18	-43	-58	0	153	38	116
<b>Total provisions</b>	<b>1 562</b>	<b>65</b>	<b>-126</b>	<b>-98</b>	<b>-14</b>	<b>1 389</b>	<b>138</b>	<b>1 251</b>

### 4.4.1 Provisions pour risques environnementaux

Les risques environnementaux provisionnés concernent principalement les éléments suivants à la clôture :

- coûts liés à l'amiante: 604 M€ (635 M€ en 2020).
- coûts de traitement des traverses créosotées : 88 M€ (97 M€ en 2020).
- coûts de dépollution des sites: 52 M€ (52 M€ en 2020),

La diminution de la provision relative aux coûts liés à l'amiante s'explique à hauteur de 11 M€ comptabilisés en « Autres variations » par une diminution du composant démantèlement du matériel ferroviaire immobilisé et à hauteur de 14 M€ par une reprise en résultat opérationnel courant constatée en « Variation nette des provisions ». Cette diminution de la provision s'explique essentiellement par les opérations de désamiantage réalisées durant le semestre.

Les provisions relatives au désamiantage du matériel roulant et à la dépose des traverses créosotées sont actualisées. L'effet temps a généré une charge financière de 1 M€ sur l'exercice 2021.

### 4.4.2 Provisions pour litiges et risques contractuels

La provision pour litiges et risques contractuels comprend notamment les risques liés à des contentieux juridiques et à des dénouements de contrats, ainsi que les risques contractuels.

#### 4.4.2.1 Litiges

##### Litiges résolus

Une provision de 15 M€ constituée suite à un litige dans le cadre de la liquidation de la SERNAM a été intégralement reprise suite à un protocole d'accord intervenu entre les parties.

##### Nouveaux litiges

Aucun nouveau litige significatif n'a donné lieu à la constitution d'une provision au cours du semestre.

### 4.4.3 Provisions pour contrats déficitaires

La provision pour perte sur contrats concerne essentiellement des pertes sur certains contrats de Kéolis en Allemagne et aux Pays-Bas, en lien avec la crise

sanitaire et des difficultés opérationnelles et contractuelles persistantes

### 4.4.4 Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers

Les provisions pour risques sociaux sont essentiellement liées au contrôle URSSAF des anciens EPIC SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau, portant sur les exercices 2016, 2017 et 2018.

## 5. CAPITAUX ET FINANCEMENTS

### 5.1 GESTION DE LA TRÉSORERIE EN SITUATION DE CRISE

Le fonctionnement au ralenti de l'activité économique et les mesures prises pour lutter contre la propagation du coronavirus ont encore eu un impact très important tant sur la trésorerie des entreprises que sur les marchés financiers. Les entreprises font face à des besoins de trésorerie sensiblement plus élevés qu'habituellement. Malgré un rebond des marchés financiers en avance de phase sur la reprise de l'activité économique, l'incertitude à court et moyen terme demeure une source de volatilité sur les marchés.

Le Groupe SNCF, à l'instar de toutes les entreprises des secteurs du transport et du tourisme, demeure très fortement impacté en 2021 par les conséquences de la crise sanitaire liée à la Covid-19 et par les mesures de confinement décidées par les autorités publiques des différents pays dans lesquels il est présent, notamment en France.

#### 5.1.1 Financement et gestion de la trésorerie

Dans ce contexte de crise de liquidité et potentiellement de crédit chez certaines filiales et partenaires, le groupe SNCF a poursuivi les mesures mises en œuvre dès 2020 et qui sont résumées ci-après.

##### Adaptation des outils de prévision et de trésorerie

Afin d'estimer au plus juste l'impact de la crise sanitaire, la Direction Financements et Trésorerie a élaboré et intégré plusieurs scénarii dans ses outils de prévision de trésorerie. Les hypothèses retenues ont pris en compte les pertes potentielles liées à l'atonie de l'activité économique, ainsi que la forte volatilité sur les marchés

financiers se répercutant notamment sur les appels de marge hebdomadaires (collatéraux).

La Direction Financements et Trésorerie a poursuivi le suivi quotidien détaillé de l'évolution de sa trésorerie mis en place dès le début de la crise en 2020. Elle produit également un tableau de bord Liquidité pour assurer le suivi du risque de liquidité. Il est diffusé à la direction générale.

Ces adaptations combinées à une gestion proactive de la liquidité permettent d'assurer la disponibilité d'un socle de trésorerie à J+1 minimum de 1 Md€.

#### Réorganisation des circuits de trésorerie.

La Direction Financements et Trésorerie a poursuivi la réorganisation des circuits de trésorerie entreprise entamée en 2020 : accélération de la remontée du cash via le cash pooling des filiales, optimisation du BFR des filiales, suivi au plus près de la situation des filiales non cash poolées, ...

#### Elargissement des sources de financement

Pour rappel, le Groupe dispose des programmes de financement suivants :

- programme Euro Commercial Paper (ECP) d'un montant maximum de 5 Mds€ ;
- programme de Titres négociables à court terme (NEU CP) d'un montant maximum de 3 Mds€
- programme Euro Medium Term Note (EMTN) d'un montant maximum de 15 Mds€.

Il dispose également d'une facilité de crédit renouvelable (Revolving Credit Facility – RCF) d'un montant de 3,5 Mds€, entièrement disponible, contractée auprès des 20 banques partenaires du Groupe.

Au 30 juin 2021, un montant total de financement de 2,78 Mds€, dont 0,36 Md€ sous forme de Green Bond, a été constaté, représentant 63,2 % du programme d'émission 2021 sur une maturité moyenne de 28 ans. Ce montant est composé de 14 émissions à long terme. Le montant disponible de trésorerie et équivalents de trésorerie du Groupe s'établit à 9,2 Mds€.

#### 5.1.2 Revue des couvertures de flux de trésorerie futurs et des covenants des contrats d'emprunts bancaires

Dans le cadre de la crise sanitaire Covid-19, une analyse des transactions futures couvertes a été menée et n'a pas remis en cause le caractère hautement probable des flux futurs, ni les relations de couverture concernées. Il en est ainsi des relations de couverture portant sur les variations des cours des produits pétroliers et autres matières premières, ainsi que des relations de couverture des emprunts bancaires en CashFlow Hedge (CHF).

Le Groupe s'est également assuré que les impacts de la crise Covid-19 n'ont pas conduit à remettre en cause certains engagements ou covenants pouvant être présents dans des contrats d'emprunts bancaires, écartant ainsi le risque de non-respect des covenants au 30 juin 2021.

#### 5.1.3 Gestion du risque de crédit

Le groupe SNCF est exposé au risque de crédit en raison de la relation qu'il entretient d'une part avec les banques et autres établissements de crédit, et d'autre part avec ses clients.

Le risque de crédit vis-à-vis des établissements de crédit découle des dépôts et instruments financiers dérivés qui sont détenus auprès de ces sociétés. Aucune augmentation du niveau de risque n'a été constatée.

En application de la norme IFRS 9, le Groupe continue à évaluer l'impact de la crise sur les éventuels retards de paiement. En l'absence de défaillance majeure, aucun risque de crédit complémentaire n'a été identifié au 30 juin 2021.

## 5.2 GESTION DE LA RÉFORME DES TAUX D'INTÉRÊTS DE RÉFÉRENCE

Une réforme fondamentale des taux de référence est actuellement en cours, incluant le remplacement de plusieurs taux interbancaires (IBORs) par des taux sans risque ("Risk-Free Rates"), excluant toute prime pour le risque de contrepartie ou de liquidité.

La principale exposition du Groupe, à travers ses instruments financiers, porte sur le taux EURIBOR. La FSMA de Belgique a rendu en 2019 une décision favorable sur la conformité de l'EURIBOR avec le Règlement Benchmark à la suite du changement de la méthode de détermination de l'indice à partir d'octobre 2019. L'EURIBOR est à ce jour maintenu sine die. Ainsi, le Groupe considère qu'à la date du 30 juin 2021, la continuité de l'EURIBOR n'est pas menacée par la réforme des taux de référence.

Dans une moindre mesure, les expositions du Groupe portent sur l'EONIA et le LIBOR USD :

- L'exposition sur l'EONIA résulte principalement de la rémunération des comptes d'appels de marges.
- L'exposition sur le LIBOR USD résulte d'émissions court terme contractées par SNCF SA et renouvelées tous les trois mois, sur lesquelles est adossé un swap payeur taux variable (L3M) et receveur taux fixe (bénéficiant de la qualification de Cash Flow Hedge).

Les taux de remplacement pour ces taux sont respectivement l'ESTR et le SOFR. Après un report initial en 2019, la Banque Centrale Européenne a programmé la fin de l'EONIA le 3 janvier 2022. Son indice de remplacement est déjà calculé par la BCE depuis le 2 octobre 2019. Concernant le LIBOR, la FCA ("Financial Conduct Authority") a annoncé le 5 mars 2021 que la publication de l'indice cessera pour les maturités les plus courtes à partir du 31 décembre 2021, avant l'arrêt des autres maturités au 30 juin 2023. Son indice de remplacement est publié depuis le 3 avril 2018 par la FRBNY (« Federal Reserve Bank of New York »).

Le Groupe SNCF a mis en place un groupe de travail spécifique pour l'application de la réforme. Ce groupe de travail a dans un premier temps identifié l'ensemble des opérations indexées sur les taux « IBOR ». Le Groupe discute avec ses contreparties afin d'amender les contrats et programmes concernés par les changements d'indices, et prévoit de finaliser la procédure de transition au cours du second semestre 2021. À ce titre, les amendements Phase 2 IFRS 9, IAS 39, IFRS 7 n'ont pas d'impact sur les comptes au 30 juin 2021.

Le Groupe anticipe que la réforme des taux de référence n'aura pas d'effet significatif sur les états financiers du Groupe, sur sa gestion des risques, et ne remet pas en cause sa comptabilité de couverture.

### 5.3 COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET

Le coût de l'endettement financier net est constitué de la façon suivante :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2021	30/06/2020	Variation
<b>Résultat de juste valeur et couverture</b>	<b>-20</b>	<b>-4</b>	<b>-16</b>
Gains et pertes sur instruments dérivés	-22	-259	237
Gains et pertes sur éléments couverts en juste valeur	-9	230	-240
Gains et pertes sur instruments de capitaux propres à la juste valeur par résultat	-2	7	-9
Gains et pertes sur instruments de dette à l'actif à la juste valeur par résultat	0	0	0
Gains et pertes sur passifs financiers à la juste valeur par résultat	5	2	3
Autres gains et pertes de juste valeur	9	18	-9
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>-384</b>	<b>-457</b>	<b>73</b>
<i>Dont produits et charges d'intérêts sur actifs financiers au coût amorti</i>	<i>381</i>	<i>420</i>	<i>-39</i>
<i>Dont produits et charges d'intérêts sur passifs financiers au coût amorti</i>	<i>-749</i>	<i>-906</i>	<i>157</i>
<i>Dont produits et charges d'intérêts sur instruments financiers à la juste valeur par capitaux propres</i>	<i>2</i>	<i>0</i>	<i>2</i>
<b>Autres charges et produits financiers</b>	<b>-66</b>	<b>-86</b>	<b>20</b>
<i>Dont charges d'intérêts sur les obligations locatives</i>	<i>-69</i>	<i>-73</i>	<i>4</i>
<b>Coût de l'endettement financier net et autres</b>	<b>-469</b>	<b>-547</b>	<b>78</b>
<i>en millions d'euros</i>	<i>30/06/2021</i>	<i>30/06/2020</i>	<i>Variation</i>
Charges financières	-1 055	-1 311	256
Produits financiers	586	764	-178
<b>Coût de l'endettement financier net et autres</b>	<b>-469</b>	<b>-547</b>	<b>78</b>

## 5.4 CALCUL DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET

30/06/2021			Instruments financiers				Total	Juste valeur				
Rubrique au bilan et classes d'instruments	Non courant	Courant	EFN	A la juste valeur par capitaux propres	Au coût amorti	A la juste valeur par résultat	Dérivés qualifiés de couverture	Valeur nette comptable au bilan de la classe	Juste valeur de la classe	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
				En millions d'euros	En millions d'euros	En millions d'euros	En millions d'euros	En millions d'euros	En millions d'euros	En millions d'euros	En millions d'euros	En millions d'euros
Créances des partenariats publics privés (PPP)	2 033	268	2 301	-	2 301	-	-	2 301	2 301	-	2 301	-
Créance sur la Caisse de la dette publique	26 019	3 160	29 179	-	29 179	-	-	29 179	34 872	-	34 872	-
Cash collatéral actif	-	1 906	1 906	-	1 906	-	-	1 906	1 906	1 312	594	-
Autres prêts et créances	1 123	67	1 191	-	399	791	-	1 190	1 195	1	1 192	3
Actifs financiers de concession	2 197	118	-	-	2 316	-	-	2 316	2 095	-	2 095	-
Créances financières de location	9	0	-	-	9	-	-	9	-	-	-	-
Titres de dettes	163	-	163	-	-	163	-	163	163	-	82	81
<b>Sous-total instruments de dette</b>	<b>31 544</b>	<b>5 519</b>	<b>34 739</b>	<b>-</b>	<b>36 109</b>	<b>954</b>	<b>-</b>	<b>37 063</b>	<b>42 531</b>	<b>1 313</b>	<b>41 135</b>	<b>84</b>
Actifs de retraite	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Placements dans des instruments de capitaux propres	196	0	-	169	-	28	-	197	197	9	-	187
Instruments de transaction	-	12	12	-	-	12	-	12	12	12	0	-
Juste valeur positive des dérivés de couverture	1 053	124	1 177	-	-	-	1 177	1 177	1 177	-	1 177	-
Juste valeur positive des dérivés de transaction (*)	448	64	513	-	-	513	-	513	513	-	513	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-	9 181	9 181	-	-	9 181	-	9 181	9 181	7 714	1 450	17
<b>Total des actifs financiers courants et non courants</b>	<b>33 255</b>	<b>14 901</b>	<b>45 621</b>	<b>169</b>	<b>36 109</b>	<b>10 688</b>	<b>1 177</b>	<b>48 142</b>	<b>53 610</b>	<b>9 048</b>	<b>44 274</b>	<b>287</b>
Emprunts obligataires	59 960	7 110	67 070	-	66 933	137	-	67 070	78 202	-	78 202	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	3 274	140	3 415	-	3 415	-	-	3 415	3 831	0	3 831	-
Dettes de financement des immobilisations	124	-0	124	-	124	-	-	124	123	-	123	-
<b>Sous-total emprunts</b>	<b>63 358</b>	<b>7 250</b>	<b>70 608</b>	<b>-</b>	<b>70 471</b>	<b>137</b>	<b>-</b>	<b>70 608</b>	<b>82 156</b>	<b>0</b>	<b>82 156</b>	<b>-</b>
<i>dont :</i>												
<i>- ne faisant pas l'objet d'une couverture</i>	<i>48 775</i>	<i>4 236</i>	<i>53 011</i>	<i>-</i>	<i>53 011</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>53 011</i>	<i>64 293</i>	<i>0</i>	<i>64 293</i>	<i>-</i>
<i>- faisant l'objet d'une comptabilité de flux de trésorerie</i>	<i>11 878</i>	<i>1 965</i>	<i>13 843</i>	<i>-</i>	<i>13 843</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>13 843</i>	<i>14 038</i>	<i>-</i>	<i>14 038</i>	<i>-</i>
<i>- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur</i>	<i>2 637</i>	<i>980</i>	<i>3 617</i>	<i>-</i>	<i>3 617</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>3 617</i>	<i>3 688</i>	<i>-</i>	<i>3 688</i>	<i>-</i>
<i>- évalués selon l'option "juste valeur" (**)</i>	<i>70</i>	<i>67</i>	<i>137</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>137</i>	<i>-</i>	<i>137</i>	<i>137</i>	<i>-</i>	<i>137</i>	<i>-</i>
Juste valeur négative des dérivés de couverture	2 672	373	3 045	-	-	-	3 045	3 045	3 045	-	3 045	-
Juste valeur négative des dérivés de transaction (*)	413	48	461	-	-	461	-	461	461	-	461	-
<b>Emprunts et dettes financières</b>	<b>66 443</b>	<b>7 671</b>	<b>74 114</b>	<b>-</b>	<b>70 471</b>	<b>598</b>	<b>3 045</b>	<b>74 114</b>	<b>85 662</b>	<b>0</b>	<b>85 662</b>	<b>-</b>
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	-	2 363	2 363	-	2 363	-	-	2 363	2 361	531	1 830	-
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	941	-	-	941	-	-	-	941	941	-	-	941
Obligations locatives	2 838	862	-	-	3 700	-	-	3 700	-	-	-	-
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	2 085	279	2 363	-	2 363	-	-	2 363	2 363	-	2 363	-
Subvention financière	5 184	-	5 184	-	5 184	-	-	5 184	5 184	-	5 184	-
Passifs financiers de concession	138	0	-	-	138	-	-	138	138	-	138	-
<b>Total des passifs financiers courants et non courants (***)</b>	<b>77 628</b>	<b>11 176</b>	<b>84 025</b>	<b>941</b>	<b>84 220</b>	<b>598</b>	<b>3 045</b>	<b>88 804</b>	<b>96 650</b>	<b>531</b>	<b>95 178</b>	<b>941</b>
<b>Endettement financier net du groupe</b>	<b>42 872</b>	<b>-4 468</b>	<b>38 404</b>	<b>-</b>	<b>46 597</b>	<b>-10 062</b>	<b>1 868</b>	<b>38 404</b>	<b>44 251</b>	<b>-8 508</b>	<b>52 860</b>	<b>-100</b>

(\*) Les instruments présentés en dérivés de transaction correspondent essentiellement à des opérations de couverture économique de la dette du Groupe.  
(\*\*) La valeur nominale des dettes enregistrées à la juste valeur sur option est de 126 M€. Ces dettes ont été désignées à la juste valeur lors de la comptabilisation initiale.

(\*\*\*) Y compris les obligations locatives présentées sur une ligne dédiée de l'état de situation financière consolidée.

31/12/2020			Instruments financiers					Total	Juste valeur			
Rubrique au bilan et classes d'instruments	Non courant	Courant	EFN	A la juste valeur par capitaux propres	Au coût amorti	A la juste valeur par résultat	Dérivés qualifiés de couverture	Valeur nette comptable au bilan de la classe	Juste valeur de la classe	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
				En millions d'euros								
Créances des partenariats publics privés (PPP)	2 108	268	2 376	-	2 376	-	-	2 376	2 376	-	2 376	-
Créance sur la Caisse de la dette publique	28 411	1 665	30 076	-	30 076	-	-	30 076	34 973	-	34 973	-
Cash collatéral actif	-	2 482	2 482	-	2 482	-	-	2 482	2 482	1 761	721	-
Autres prêts et créances	1 156	65	1 221	-	1 220	0	-	1 221	1 225	0	1 222	2
Actifs financiers de concession	2 016	136	-	-	2 152	-	-	2 152	2 270	-	2 270	-
Créances financières de location	9	0	-	-	9	-	-	9	-	-	-	-
Titres de dettes	162	-	162	-	-	162	-	162	162	-	82	81
<b>Sous-total prêts et créances</b>	<b>33 862</b>	<b>4 617</b>	<b>36 318</b>	<b>-</b>	<b>38 316</b>	<b>163</b>	<b>-</b>	<b>38 479</b>	<b>43 488</b>	<b>1 761</b>	<b>41 644</b>	<b>83</b>
Actifs de retraite	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Placements dans des instruments de capitaux propres	203	0	-	174	-	29	-	203	203	15	1	187
Instruments de transaction	-	9	9	-	-	9	-	9	9	9	-	-
Juste valeur positive des dérivés de couverture	1 105	242	1 347	-	-	-	1 347	1 347	1 347	-	1 347	-
Juste valeur positive des dérivés de transaction (*)	547	129	676	-	-	676	-	676	676	-	676	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-	7 939	7 939	-	-	7 939	-	7 939	7 940	6 404	1 535	0
<b>Total des actifs financiers courants et non courants</b>	<b>35 732</b>	<b>12 935</b>	<b>46 288</b>	<b>174</b>	<b>38 316</b>	<b>8 816</b>	<b>1 347</b>	<b>48 653</b>	<b>53 663</b>	<b>8 189</b>	<b>45 203</b>	<b>271</b>
Emprunts obligataires	61 562	4 326	65 887	-	65 749	139	-	65 887	79 241	-	79 241	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	2 947	248	3 195	-	3 195	-	-	3 195	3 291	0	3 291	-
Dettes de financement des immobilisations	123	-0	123	-	123	-	-	123	123	-	123	-
<b>Sous-total emprunts</b>	<b>64 633</b>	<b>4 573</b>	<b>69 206</b>	<b>-</b>	<b>69 067</b>	<b>139</b>	<b>-</b>	<b>69 206</b>	<b>82 655</b>	<b>0</b>	<b>82 655</b>	<b>-</b>
<i>dont :</i>												
<i>- ne faisant pas l'objet d'une couverture</i>	<i>49 612</i>	<i>2 518</i>	<i>52 130</i>	<i>-</i>	<i>52 130</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>52 130</i>	<i>65 298</i>	<i>0</i>	<i>65 298</i>	<i>-</i>
<i>- faisant l'objet d'une comptabilité de flux de trésorerie</i>	<i>11 973</i>	<i>848</i>	<i>12 821</i>	<i>-</i>	<i>12 821</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>12 821</i>	<i>13 043</i>	<i>-</i>	<i>13 043</i>	<i>-</i>
<i>- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur</i>	<i>2 974</i>	<i>1 142</i>	<i>4 116</i>	<i>-</i>	<i>4 116</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>4 116</i>	<i>4 175</i>	<i>-</i>	<i>4 175</i>	<i>-</i>
<i>- évalués selon l'option "juste valeur" (**)</i>	<i>73</i>	<i>66</i>	<i>139</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>139</i>	<i>-</i>	<i>139</i>	<i>139</i>	<i>-0</i>	<i>139</i>	<i>0</i>
Juste valeur négative des dérivés de couverture	3 421	366	3 787	-	-	-	3 787	3 787	3 787	-	3 787	-
Juste valeur négative des dérivés de transaction (*)	502	110	612	-	-	612	-	612	612	-	612	-
<b>Emprunts et dettes financières</b>	<b>68 556</b>	<b>5 049</b>	<b>73 605</b>	<b>-</b>	<b>69 067</b>	<b>750</b>	<b>3 787</b>	<b>73 605</b>	<b>87 054</b>	<b>0</b>	<b>87 054</b>	<b>-</b>
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	-	2 913	2 913	-	2 913	-	-	2 913	2 912	420	2 492	-
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	812	-	-	812	-	-	-	812	812	-	-	812
Obligations locatives	3 127	888	-	-	4 016	-	-	4 016	-	-	-	-
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	2 160	279	2 439	-	2 439	-	-	2 439	2 439	-	2 439	-
Subvention financière	5 480	-	5 480	-	5 480	-	-	5 480	5 480	-	5 480	-
Passifs financiers de concession	141	1	-	-	143	-	-	143	143	-	143	-
<b>Total des passifs financiers courants et non courants (***)</b>	<b>80 277</b>	<b>9 130</b>	<b>84 437</b>	<b>812</b>	<b>84 057</b>	<b>750</b>	<b>3 787</b>	<b>89 407</b>	<b>98 840</b>	<b>420</b>	<b>97 608</b>	<b>812</b>
<b>Endettement financier net du groupe (****)</b>	<b>42 706</b>	<b>-4 558</b>	<b>38 148</b>	<b>-</b>	<b>43 744</b>	<b>-8 036</b>	<b>2 441</b>	<b>38 148</b>	<b>46 695</b>	<b>-7 754</b>	<b>54 533</b>	<b>-84</b>

(\*) Les instruments présentés en dérivés de transaction correspondent essentiellement à des opérations de couverture économique de la dette du Groupe.

(\*\*) La valeur nominale des dettes enregistrées à la juste valeur sur option est de 122 M€. Ces dettes ont été désignées à la juste valeur lors de leur comptabilisation initiale.

(\*\*\*) Y compris les obligations locatives présentées sur une ligne dédiée de l'état de situation financière consolidée.

(\*\*\*\*) L'État a repris 25 Mds€, en valeur nominale de remboursement, de la dette de SNCF Réseau.

## 5.5 RAPPROCHEMENT AVEC LES FLUX DE TRÉSORERIE DES ACTIVITES DE FINANCEMENT

Le tableau ci-après fait le lien entre les variations des postes de dette nette au bilan et les flux de trésorerie liés aux activités de financement :

En millions d'euros	31/12/20	Flux de trésorerie liés aux activités de financement							Variations non monétaires					30/06/21
	Total	Émissions d'emprunts	Remboursements d'emprunts	Encaissements / (décaissements) sur créances et dettes PPP	Intérêts financiers nets versés	Remboursement des obligations locatives	Intérêts versés sur obligations locatives	Variation des dettes de trésorerie	Variation de juste valeur	Variation des taux de change	Variation de périmètre	Variation non monétaire des locations	Autres	Total
<b>Passifs (A)</b>	<b>88 847</b>	<b>3 181</b>	<b>-1 607</b>	<b>-141</b>	<b>-237</b>	<b>-476</b>	<b>0</b>	<b>-692</b>	<b>-863</b>	<b>89</b>	<b>-286</b>	<b>397</b>	<b>-75</b>	<b>88 137</b>
Emprunts obligataires	65 887	2 751	-1 437	0	-164	0	0	0	32	0	0	0	0	67 070
Emprunts auprès des établissements de crédit	3 195	430	-170	0	2	0	0	0	-14	57	25	0	-110	3 415
Dettes de financement des immobilisations	123	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	124
Dettes de trésorerie (hors trésorerie passive)	2 493	0	0	0	0	0	0	-692	31	0	0	0	1	1 833
Obligations locatives	4 015	0	0	0	0	-476	0	0	42	30	-310	397	1	3 700
Dettes sur engagement de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	812	0	0	0	0	0	0	0	129	0	0	0	0	941
Dettes des partenaires publics privés (PPP)	2 439	0	0	-141	0	0	0	0	66	0	0	0	0	2 363
Juste valeur négative des dérivés de couverture et de transaction	4 399	0	0	0	-75	0	0	0	-853	2	0	0	32	3 506
Subvention financière	5 480	0	0	0	0	0	0	0	-296	0	0	0	0	5 184
<b>Actifs (B)</b>	<b>34 514</b>	<b>0</b>	<b>-621</b>	<b>-139</b>	<b>-77</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-490</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>24</b>	<b>33 211</b>
Créance sur la Caisse de la dette publique	30 076	0	-623	0	30	0	0	0	-304	0	0	0	0	29 179
Créances des partenaires publics privés (PPP)	2 376	0	0	-139	0	0	0	0	64	0	0	0	0	2 301
Autres prêts et créances - ICNE	5	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	6
Dépôts et cautionnements	34	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36
Juste valeur positive des dérivés de couverture et de transaction	2 023	0	0	0	-108	0	0	0	-250	0	0	0	24	1 689
<b>Produits et charges financiers (C)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-388</b>	<b>0</b>	<b>-69</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
Charges		0	0	0	-885	0	-69	0	0	0	0	0	0	
Produits		0	0	0	497	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>Flux de financement dans l'EFT (A - B + C)</b>	<b>54 332</b>	<b>3 181</b>	<b>-986</b>	<b>-2</b>	<b>-548</b>	<b>-476</b>	<b>-68</b>	<b>-692</b>	<b>-373</b>	<b>89</b>	<b>-286</b>	<b>397</b>	<b>-99</b>	<b>54 926</b>



En millions d'euros	31/12/19	Flux de trésorerie liés aux activités de financement							Variations non monétaires					30/06/20
	Total	Émissions d'emprunts	Remboursements d'emprunts	Encaissements / (décaissements) sur créances et dettes PPP	Intérêts financiers nets versés	Remboursement des obligations locatives	Intérêts versés sur obligations locatives	Variation des dettes de trésorerie	Variations de juste valeur	Variation des taux de change	Variations de périmètre	Variation non monétaire des locations	Autres	Total
<b>Passifs (A)</b>	<b>82 697</b>	<b>4 969</b>	<b>-820</b>	<b>-141</b>	<b>-525</b>	<b>-502</b>	<b>-1</b>	<b>157</b>	<b>27</b>	<b>-90</b>	<b>-65</b>	<b>392</b>	<b>6 106</b>	<b>92 205</b>
Emprunts obligataires	64 459	3 978	-557	0	-123	0	0	0	-302	0	0	0	0	67 455
Emprunts auprès des établissements de crédit	3 711	992	-256	0	7	0	0	0	17	-54	10	0	-13	4 414
Dettes de financement des immobilisations	223	0	-7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	219
Dettes de trésorerie (hors trésorerie passive)	2 192	0	0	0	0	0	0	157	-18	0	-1	0	0	2 329
Obligations locatives	4 050	0	0	0	0	-502	-1	0	26	-32	-74	392	18	3 879
Dettes sur engagement de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	1 840	0	0	0	0	0	0	0	-483	0	0	0	0	1 356
Dettes des partenaires publics privés (PPP)	2 631	0	0	-141	0	0	0	0	71	0	0	0	-50	2 511
Juste valeur négative des dérivés de couverture et de transaction	3 589	0	0	0	-78	0	0	0	717	-4	0	0	16	4 239
Subvention financière	0	0	0	0	-332	0	0	0	0	0	0	0	6 132	5 801
<b>Actifs (B)</b>	<b>6 337</b>	<b>0</b>	<b>-495</b>	<b>-138</b>	<b>-122</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>226</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>31 139</b>	<b>36 946</b>
Créance sur la Caisse de la dette publique	1 507	0	-500	0	-4	0	0	0	-7	0	0	0	31 132	32 127
Créances des partenaires publics privés (PPP)	2 518	0	0	-138	0	0	0	0	68	0	0	0	0	2 448
Autres prêts et créances - ICNE	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Dépôts et cautionnements	34	0	6	0	0	0	0	0	0	-1	0	0	0	39
Juste valeur positive des dérivés de couverture et de transaction	2 276	0	0	0	-119	0	0	0	164	0	0	0	7	2 328
<b>Produits et charges financiers (C)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-463</b>	<b>0</b>	<b>-73</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
Charges		0	0	0	-1 020	0	-73	0	0	0	0	0	0	
Produits		0	0	0	557	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>Flux de financement dans l'EFT (A - B + C)</b>	<b>76 359</b>	<b>4 969</b>	<b>-325</b>	<b>-3</b>	<b>-866</b>	<b>-502</b>	<b>-73</b>	<b>157</b>	<b>-198</b>	<b>-89</b>	<b>-65</b>	<b>392</b>	<b>-25 033</b>	<b>55 258</b>

## 5.6 CAPITAUX PROPRES

Le capital social de la société mère SA SNCF, entièrement détenu par l'État conformément aux dispositions de l'article L. 2101-1 du code des transports, s'établit à 1 milliard d'euros divisé en 10 millions d'actions de 100 € chacune.

## 6. ENGAGEMENTS HORS BILAN

Les engagements reçus et donnés sont détaillés dans les tableaux suivants :

	30/06/2021				31/12/2020
	Montant des engagements par période				
Engagements reçus (en M€)	Engagement total	À moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans	Engagement total
<b>Engagements liés au financement</b>	<b>4 943</b>	<b>311</b>	<b>4 529</b>	<b>103</b>	<b>5 074</b>
Sûretés personnelles	113	16	48	49	168
Lignes de crédit confirmées non utilisées	4 830	295	4 481	54	4 906
<b>Engagements liés aux activités opérationnelles</b>	<b>25 244</b>	<b>7 040</b>	<b>14 250</b>	<b>3 954</b>	<b>24 902</b>
Engagements de financement d'investissements pour l'exploitation de matériel ferroviaire	8 377	2 112	4 972	1 294	6 452
Engagements de financement d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire	11 068	2 941	7 439	688	12 422
Promesses de vente immobilière	166	41	124	2	205
Garanties opérationnelles et financières	2 257	1 499	712	45	2 392
Contrats de location simple : mobilier	608	235	319	54	569
Contrats de location simple : immobilier	2 758	209	683	1 865	2 853
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations	9	3	-	6	9
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole,...)	0	0	-	-	0
<b>Engagements liés au périmètre consolidé</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>17</b>	<b>-</b>	<b>534</b>
Garanties de passif	1	0	0	0	517
Engagements portant sur les titres (contrats d'options)	17	-	17	-	17
<b>Autres engagements reçus</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>4</b>
<b>Total engagements reçus</b>	<b>30 209</b>	<b>7 355</b>	<b>18 796</b>	<b>4 057</b>	<b>30 514</b>

	30/06/2021				31/12/2020
	Montant des engagements par période				
Engagements donnés (en M€)	Engagement total	À moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans	Engagement total
<b>Engagements liés au financement</b>	<b>2 331</b>	<b>862</b>	<b>231</b>	<b>1 238</b>	<b>2 174</b>
Sûretés personnelles	290	118	136	36	218
Sûretés personnelles : cautions données au titre des prêts souscrits par le personnel	389	24	89	276	443
Sûretés réelles	1 651	720	6	925	1 513
<b>Engagements liés aux activités opérationnelles</b>	<b>28 498</b>	<b>6 186</b>	<b>13 878</b>	<b>8 434</b>	<b>26 924</b>
Engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire	9 959	2 018	4 699	3 242	9 530
Engagements d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire	12 240	3 068	7 537	1 636	10 934
Promesses de vente immobilière	167	44	123	-	204
Garanties opérationnelles et financières	2 373	435	846	1 092	2 094
Cautions douanes (activité Geodis)	284	188	45	51	268
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations	2 878	204	487	2 187	3 329
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole,...)	596	228	140	227	566
<b>Engagements liés au périmètre consolidé</b>	<b>238</b>	<b>-</b>	<b>234</b>	<b>4</b>	<b>239</b>
Engagements portant sur les titres	3	-	-	3	3
Autres engagements liés au périmètre consolidé	235	-	234	2	235
<b>Autres engagements donnés</b>	<b>76</b>	<b>22</b>	<b>30</b>	<b>24</b>	<b>97</b>
<b>Total engagements donnés</b>	<b>31 143</b>	<b>7 070</b>	<b>14 373</b>	<b>9 700</b>	<b>29 434</b>

Les principales variations des **engagements reçus** depuis le 31 décembre 2020 sont les suivantes :

- Les engagements de financement d’investissements pour l’exploitation de matériel ferroviaire augmentent de 1 925 M€. Cette évolution s’explique principalement par :
  - une nouvelle garantie de rémunération de 1 077 M€ perçue par Transilien de la part d’Île-de-France Mobilités dans le cadre du marché MI20, le futur matériel de la ligne B du RER ;
  - de nouvelles subventions d’investissements à recevoir par TER de la part des régions pour un montant de 978 M€ ; ces investissements concernent la rénovation et la modernisation de rames AGC et TER 2N NG (convention OPTER) ainsi que la mise en œuvre d’un programme de remplacement de la motorisation Diesel par des batteries sur du matériel AGC (convention BEMU).
- Les engagements de financement d’investissements à recevoir pour l’exploitation des immobilisations autres que le matériel ferroviaire sont en baisse de 1 354 M€ en lien avec :
  - le versement par l’État à SNCF Réseau en février 2021 d’une subvention de régénération de 1 645 M€. Pour mémoire SNCF Réseau avait déclaré au 31 décembre 2020 au titre des engagements reçus, une subvention de régénération à recevoir de l’État pour un montant de 4 050 M€ correspondant au plan de relance pour le ferroviaire ;
  - de nouvelles subventions d’investissements à recevoir des autorités organisatrices par SNCF Gares & Connexions et Transilien pour 309 M€.
- Les garanties de passif reçues diminuent de 516 M€ à la suite de la sortie de Keolis du contrat Wales & Borders en février 2021.

Les principales variations des **engagements donnés** depuis le 31 décembre 2020 sont les suivantes :

- Les engagements d’investissement pour l’exploitation de matériel ferroviaire progressent de 430 M€. Cette évolution résulte principalement :
  - pour +911 M€ du marché conclu par Transilien pour l’acquisition du futur matériel de la ligne B du RER ;
  - pour -481 M€ des acomptes versés et des livraisons de matériel roulant pour les activités Transilien (rames Regio2N et NAT) et Intercités (rames Omnéo Normandie).
- Les engagements d’achat et de financement d’immobilisations autres que le matériel ferroviaire augmentent de 1 307 M€ en lien avec de nouveaux

programmes d’investissement chez SNCF Gares & Connexions (notamment gare du Nord et gare de Lyon à Paris et pour les régions Hauts de France et Auvergne Rhône-Alpes), Transilien dans le cadre du contrat de plan État-Région et enfin SNCF Réseau avec notamment le projet Haute Performance Grande vitesse relatif à la modernisation du système de signalisation.

- Les garanties opérationnelles et financières augmentent de 279 M€, du fait notamment de nouvelles garanties opérationnelles données par Keolis dans le cadre du contrat de Dubaï.
- Les engagements liés aux contrats d’achats d’exploitation et d’immobilisations auront par nature une contrepartie positive pour le groupe dans le cadre de l’exercice de ses activités ou missions.

Les engagements d’achat d’exploitation s’élèvent à 2 861 M€ et concernent pour l’essentiel au 30 juin 2021 les paiements futurs à Eurotunnel, relatifs à l’accès au réseau et à la circulation ferroviaire dans le tunnel sous la Manche. La diminution du montant total d’engagement par rapport à celui au 31 décembre 2020 résulte principalement de la sortie de Keolis en février 2021 du contrat Wales & Borders.

Les engagements d’achat d’immobilisation s’élèvent à 17 M€.

SNCF a mis en place une opération d’affacturation revolving pour la cession de créances clients dans le secteur Geodis. Les opérations portent sur la totalité du montant des créances cédées. Elles peuvent être réalisées avec une fréquence mensuelle. Les risques de contrepartie et de retard de paiement sont transférés au factor ainsi que les avantages attachés aux créances. Les créances étant en euro et cédées en euro, il n’existe pas de risque de change. A ce titre, le Groupe considère avoir transféré la quasi-totalité des risques et avantages liés aux créances. S’agissant de créances d’exploitation, les cessions se traduisent pour le Groupe par des encaissements présentés parmi les flux liés aux activités opérationnelles dans l’état des flux de trésorerie. Les cessions réalisées à la clôture au 30 juin 2021 ont permis de recevoir un encaissement net de 197 M€ (171 M€ au 30 juin 2020) de la part du Factor de façon anticipée par rapport au délai de recouvrement habituel des créances.

## 7. PÉRIMÈTRE

Les variations significatives constatées sur le périmètre au cours de la période concernent essentiellement l’activité Geodis avec l’acquisition du groupe polonais PEKAES (voir note Faits marquants).

# 03 – RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS

## **Société nationale SNCF**

Période du 1<sup>er</sup> janvier 2021 au 30 juin 2021

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

**PRICEWATERHOUSECOOPERS****AUDIT**

63 rue de Villiers  
92208 Neuilly Sur Seine Cedex

Commissaire aux Comptes  
Membre de la compagnie  
régionale de Versailles et du Centre

**ERNST & YOUNG Audit**

Tour First  
TSA 14444  
92037 Paris-La Défense cedex  
S.A.S. à capital variable  
344 366 315 R.C.S. Nanterre

Commissaire aux Comptes  
Membre de la compagnie  
régionale de Versailles et du Centre

**Société nationale SNCF**

Période du 1<sup>er</sup> janvier 2021 au 30 juin 2021

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

A l'Actionnaire,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale 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 consolidés semestriels résumés de la Société nationale SNCF, relatifs à la période du 1<sup>er</sup> 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 consolidés semestriels 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 consolidés semestriels résumés ont été établis sous la responsabilité du conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d'exprimer notre conclusion sur ces comptes.

**1. Conclusion sur les comptes**

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

Comme mentionné dans la note 4.3 de l'annexe aux comptes consolidés semestriels résumés relative au test de valeur des actifs de l'Unité Génératrice de Trésorerie Infrastructure (« l'UGT Infrastructure »), la crise sanitaire qui a débuté en 2020 et se poursuit encore aujourd'hui a continué d'affecter le chiffre d'affaires et les prévisions d'activité de l'UGT Infrastructure. C'est dans ce contexte que SNCF Réseau a établi et présenté son nouveau plan stratégique 2021-2030 à son Conseil d'administration du 22 juillet 2021.

Cette situation, constitutive d'un indice de perte de valeur, a conduit SNCF Réseau à mettre en œuvre un nouveau test de valeur au 30 juin 2021 selon une méthodologie similaire à celle utilisée lors du précédent test réalisé au 31 décembre 2020.

Ce nouveau test n'a pas conduit à constater de dépréciation complémentaire des actifs de l'UGT Infrastructure. L'équilibre des négociations entre l'État et SNCF Réseau qui sous-tend la trajectoire financière retenue dans le test continue de supposer, d'une part, l'atteinte par SNCF Réseau de ses plans de productivité et, d'autre part, la mise en œuvre effective, notamment par l'État, de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour soutenir la valeur recouvrable des actifs de l'UGT Infrastructure dans le contexte présent de crise sanitaire. Ceci s'est traduit notamment dans la recapitalisation de la Société Nationale SNCF fin 2020 et la distribution consécutive opérée au bénéfice du fonds de concours et destinée à contribuer au financement des investissements d'infrastructure.

Les prévisions de trésorerie utilisées dans le test de valeur reposent sur la trajectoire financière du nouveau plan stratégique 2021-2030 établi dans un contexte de reprise progressive de l'activité. Elles intègrent (i) des entrées de trésorerie (péages, subventions d'investissement) émanant notamment d'engagements de l'État, (ii) des dépenses opérationnelles (notamment travaux et entretien des installations), nettes des gains de productivité, (iii) des investissements notamment de régénération du réseau.

Les hypothèses qui sous-tendent ces projections restent sujettes à des aléas et incertitudes majeurs accentués par le contexte sanitaire actuel :

- Les prévisions retenues dans le test de valeur de l'UGT Infrastructure au 30 juin 2021 reposent sur le nouveau plan stratégique de SNCF Réseau préparé dans le cadre du nouveau plan stratégique du Groupe SNCF. Ces plans stratégiques ont été validés par leur Conseil d'administration respectif les 22 et 29 juillet 2021. Certaines hypothèses, notamment celles reposant sur une décision de l'État ou liées au contexte sanitaire, sont susceptibles d'évoluer dans le temps.
- L'actualisation du contrat de performance entre SNCF Réseau et l'État pour la période 2021-2030 est toujours en cours de négociation. La finalisation dans les prochains mois de ce nouveau contrat de performance pourrait conduire à une révision de certaines hypothèses retenues dans le test de valeur au 30 juin 2021.
- Les projections de péages reposent en particulier sur :
  - Des trajectoires de trafic révisées par les transporteurs du Groupe SNCF et des hypothèses de concurrence mises à jour par SNCF Réseau. Ces prévisions restent entourées d'incertitudes compte tenu notamment des incidences potentiellement durables de la crise sanitaire sur l'économie et les comportements des voyageurs.
  - Des hypothèses de tarification en partie soumises à avis de l'ART. À ce titre, l'ART avait rendu des avis de non-conformité sur l'indexation de la tarification des activités conventionnées pour les horaires de services 2020 et 2021-2023 telle que publiée par SNCF Réseau. En réponse au recours formé par SNCF Réseau, le Conseil d'État avait enjoint à l'ART de réexaminer les propositions de SNCF Réseau. L'ART a rendu un avis favorable le 9 février 2021 sur le projet révisé de tarification 2022-2023 publié le 11 décembre 2020. La validité de l'augmentation des taux d'indexation de la tarification des activités conventionnées retenue dans le test pour les années suivantes ne peut être confirmée à date.
- Les subventions d'investissement affectées aux travaux de régénération et financées à travers le fonds de

concours reposent sur le versement par l'État à SNCF Réseau :

- Du montant de 4,05 milliards d'euros versé en décembre 2020 au fonds de concours par la Société Nationale SNCF consécutivement à sa recapitalisation par l'État.
- Des dividendes qui seront perçus de la Société Nationale SNCF, dont l'estimation repose sur (i) des cessions d'actifs à hauteur de 410 millions d'euros et au-delà (ii) sur la capacité distributive de la Société Nationale SNCF mise à jour en lien avec le nouveau plan stratégique du Groupe SNCF.
- Pour le réseau en service, SNCF Réseau a maintenu l'année 2030 comme année normative considérant qu'elle correspondra à l'année où le réseau sera stabilisé au niveau de performance attendu, ce niveau n'ayant jamais été atteint auparavant. La valeur terminale constitue ainsi la part essentielle de la valeur recouvrable.
- Enfin, les mesures relatives au futur régime de retraite et plus largement au nouveau cadre social issu des accords de branche pour l'activité ferroviaire sont toujours en cours de négociation à la date d'arrêt des comptes et en conséquence peuvent affecter la performance future attendue.

Ces aléas et incertitudes majeurs, dont les incidences sont à apprécier en liaison avec le taux d'actualisation utilisé, pèsent sur les prévisions de flux de trésorerie prévisionnels actualisés retenus pour l'évaluation des actifs corporels et incorporels de l'UGT Infrastructure figurant au bilan de la société au 30 juin 2021 et, en conséquence, le montant des dépréciations afférentes pourrait être sous-évalué. Ces prévisions participent également à l'appréciation de la recouvrabilité des impôts différés actifs et donc à l'évaluation de leur montant au bilan. Le montant des impôts différés actifs figurant au bilan pourrait ainsi être surévalué.

Pour ces raisons, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant des projections utilisées, et donc de nous prononcer sur la valeur nette comptable des actifs concernés qui s'élève au 30 juin 2021, d'une part, à 32,4 milliards d'euros pour les immobilisations corporelles et incorporelles (encours de production exclus) et, d'autre part, à 4,3 milliards d'euros pour les impôts différés actifs.

Sur la base de notre examen limité et sous ces réserves, nous n'avons pas relevé d'anomalies significatives de nature à remettre en cause la conformité des comptes consolidés semestriels résumés avec la norme IAS 34 – norme du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne relative à l'information financière intermédiaire.

## **2. Vérification spécifique**

Nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité commentant les comptes consolidés semestriels résumés sur lesquels a porté notre examen limité.

A l'exception de l'incidence éventuelle des faits exposés dans la première partie de ce rapport, nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés semestriels résumés.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 30 juillet 2021

Les Commissaires aux Comptes



PricewaterhouseCoopers Audit

ERNST & YOUNG Audit

François Guillon

Philippe Vogt

Valérie Desclève

Nicolas Pfeuty

