

RAPPORT FINANCIER 30 JUIN 2022 GROUPE SNCF

ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER SEMESTRIEL

LA PLAINE SAINT-DENIS, LE 28 JUILLET 2022,

Nous attestons, à notre connaissance, que les comptes consolidés semestriels résumés au 30 juin 2022 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 2022

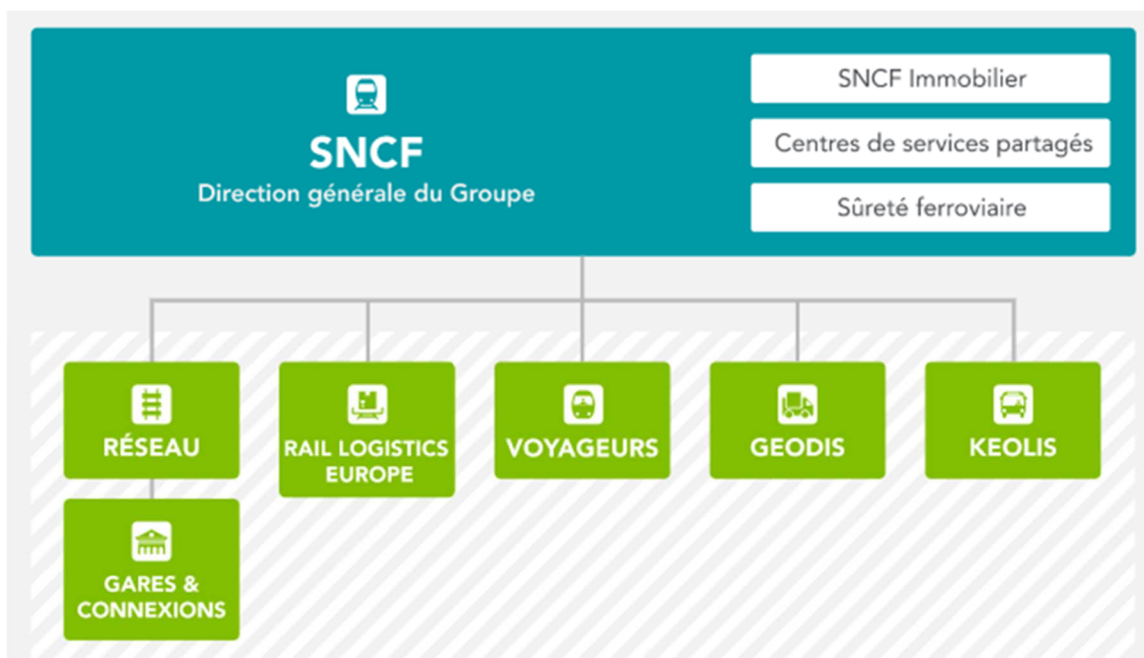
01 –

RAPPORT
SEMESTRIEL
D'ACTIVITÉ
GROUPE SNCF

LE GROUPE SNCF AU COURS DU PREMIER SEMESTRE 2022	3	1. COMMENTAIRES SUR LES RÉSULTATS DU GROUPE	7
1. LES RÉALISATIONS MAJEURES DES ACTIVITÉS AU COURS DU PREMIER SEMESTRE 2022	3	2. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS	10
2. LE GROUPE SNCF EN QUELQUES CHIFFRES	6	3. INVESTISSEMENTS ET ENDETTEMENT NET	20
3. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	6	4. PRISES DE PARTICIPATION	21
ACTIVITÉS ET RÉSULTATS FINANCIERS DU GROUPE AU 30 JUIN 2022	7	5. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES	21
		6. VOLET SOCIAL	22
		ENJEUX ET PERSPECTIVES	23

LE GROUPE SNCF AU COURS DU PREMIER SEMESTRE 2022

La réforme ferroviaire de 2018 a confirmé le caractère public de la SNCF, ancrée au cœur du système ferroviaire français au sein duquel elle a un rôle systémique.



1. LES RÉALISATIONS MAJEURES DES ACTIVITÉS AU COURS DU PREMIER SEMESTRE 2022

Le transport de marchandises et la logistique se maintiennent à un niveau d'activité élevé tandis que le transport de voyageurs connaît un rebond depuis le mois de mars.

[Transport de marchandises et logistique](#)

Les activités de logistique et de transport de marchandises continuent de s'affirmer comme un relais de croissance stratégique.

GEODIS génère un chiffre d'affaires en progression de 34% vs S1 2021 (+67% vs S1 2019). Cette bonne performance est portée par les activités de Freight Forwarding (commissionnaire de transport), Distribution & Express et Road Transport. La Logistique Contractuelle poursuit son développement rapide, aux États-Unis en particulier, en dépit d'une pression sur ses marges en lien avec l'inflation des coûts. Sur le métier Road Transport,

une nouvelle ligne Rail/Route entre la France et l'Italie a été lancée au premier semestre.

RAIL LOGISTICS EUROPE (RLE : transport ferroviaire de marchandises) enregistre des performances satisfaisantes et voit son chiffre d'affaires augmenter de +6,8% vs S1 2021.

[Transport de voyageurs](#)

Après un début d'année pénalisé par les effets de la vague Omicron, les trafics Voyageurs ont enregistré un net rebond à partir du mois de mars, en particulier sur le marché de la grande vitesse, en France et à l'international (chiffre d'affaires en croissance de 36% vs S1 2021 mais encore en retrait de -4% vs S1 2019).

Ces résultats sont contrastés en fonction des types de clientèle. La demande de la clientèle Loisirs augmente fortement avec +57% par rapport au S1 2021 et +8% par rapport au S1 2019, période d'avant-crise sanitaire. Bien que le trafic de la clientèle professionnelle demeure en retrait comparativement à 2019 (-10%), on note un retour des clients pro depuis le printemps 2022. Cette tendance restera à confirmer à la rentrée 2022.

Cependant, le modèle de TGV reste à consolider pour atteindre un équilibre économique durable sur l'ensemble des destinations, dans un contexte économique incertain dans les mois à venir.

Le Groupe continue à enrichir son offre pour maintenir son attractivité dans un contexte d'ouverture à la concurrence. TGV-Intercités poursuit une politique commerciale dynamique pour permettre aux clients de revenir vers le train après une période de crise, avec des offres promotionnelles et les prix plafonnés de la carte Avantage. SNCF vise également le développement des offres pour conquérir de nouveaux clients, notamment avec l'offre « Ouigo train classique » entre Paris-Lyon et Paris-Nantes, depuis le printemps.

A l'international, le premier semestre 2022 est marqué par la **création d'Eurostar Group, nouvel acteur européen de la mobilité durable à grande vitesse**, issu du rapprochement entre Eurostar et Thalys, dont l'objectif est de transporter 30 millions de passagers par an d'ici dix ans (contre 19 millions en 2019). Au cours du 1er semestre 2022, le groupe SNCF a également célébré le **premier anniversaire de Ouigo Espagne**, permettant de tirer un premier bilan du lancement de l'activité. **Avec un taux d'occupation moyen supérieur à 90% et deux millions de voyageurs transportés, l'offre est aujourd'hui un succès.**

Les activités de transport conventionnées affichent également de bonnes performances, soutenues par des trafics en hausse de +53% chez TER et de +38% chez Transilien par rapport au S1 2021. Les conventions TER Pays de la Loire et Centre-Val de Loire ont été reconduites avec les Régions pour la période 2022-2031.

KEOLIS : la fréquentation poursuit son redressement. L'entité démontre sa capacité d'adaptation pour contenir les effets résiduels de la crise sanitaire et la hausse des coûts de l'énergie en partenariat avec les autorités organisatrices. Le chiffre d'affaires augmente de +8% par rapport au 1er semestre 2021 (+2% vs S1 2019). KEOLIS consolide ses positions avec le renouvellement du contrat majeur de Bordeaux Métropole pour 2,2 Md€ sur huit ans, les gains des contrats de Perpignan et de Valenciennes et de quatre lots Optile en Ile-de-France (Seine Sénart, Brie, Vélizy, Etampes Dourdan). À l'international, KEOLIS a enregistré des succès commerciaux en Australie, en Suède et au Danemark et a obtenu le renouvellement du contrat d'exploitation du réseau ferroviaire Govia Thameslink Railway (Londres) pour trois ans avec son partenaire (Go-Ahead) ainsi que celui du contrat d'exploitation et de maintenance du réseau de métro automatique d'Hyderabad (Inde). À noter également le démarrage réussi de l'exploitation du réseau de transport de Dubaï avec un record de fréquentation pour l'exposition universelle qui s'est achevée en mars 2022.

Sur l'année 2022, le Groupe est en grande partie protégé de la hausse des prix de l'énergie : la politique d'achat à terme et le dispositif exceptionnel de relèvement du volume de l'ARENH (Accès Régulé à l'Electricité Nucléaire Historique) permettent de limiter partiellement les effets de la hausse de l'énergie en 2022. L'évolution des coûts de l'énergie dans les prochains mois et années représente cependant un défi pour le modèle économique de l'ensemble des activités.

[Gestionnaire d'infrastructure](#)

Conséquences de la reprise des trafics, le chiffre d'affaires des gestionnaires d'infrastructure se redresse.

En lien avec le redressement des trafics voyageurs amorcé en mars, **le chiffre d'affaires de SNCF Réseau**

est en croissance de 14% vs S1 2021 et 7% vs S1 2019.

Le début de l'année 2022 a été marqué par la signature du **contrat de performance 2021-2031 entre SNCF Réseau et l'Etat au mois d'avril**, avec pour objectif une amélioration de la qualité de service offerte à tous les clients par la réalisation d'un effort durable de rénovation et de modernisation du réseau. L'objectif de retour à l'équilibre des cash-flows à partir de 2024 est confirmé.

SNCF Gares & Connexions a également signé son premier contrat de performance avec l'État en avril pour la période 2021-2026. Il se décline en quatre objectifs : (1) accueil de qualité contribuant au développement du transport ferroviaire de façon transparente et non discriminatoire, (2) transformation des gares pour gagner en efficacité et améliorer la satisfaction des clients, (3) réponse aux nouveaux enjeux autour des « gares vertes » et (4) inscription de l'action de SNCF Gares & Connexions dans un modèle économique soutenable. Malgré un rebond du chiffre d'affaires des commerces en gare, celui-ci est toujours en retrait par rapport à la situation pré-crise sanitaire. **Le chiffre d'affaires total de SNCF Gares & Connexions est en croissance de 8% vs S1 2021 et 4% vs S1 2019.**

La dynamique d'investissement se maintient à un niveau élevé.

Au 1^{er} semestre, les investissements atteignent 4,3 Md€ tous financements confondus (dont 1,1 Md€ financés en propre) afin de poursuivre la mission de modernisation des infrastructures ferroviaires et des matériels roulants.

SNCF Réseau réalise un niveau élevé de travaux de rénovation et de modernisation (2,5 Md€), comparable au niveau de fin juin 2021, avec le maintien d'un niveau soutenu d'investissements de régénération (1,3 Md€) et des investissements sur les Grands projets ferroviaires à hauteur de 0,6 Md€, principalement sur Eole (prolongement vers l'Ouest du RER E) et Charles de Gaulle Express (liaison ferroviaire directe entre la gare de l'Est et l'aéroport Charles de Gaulle).

Outre les investissements massifs engagés sur le réseau ferroviaire, 1,8 Md€ d'investissement sont réalisés sur le reste des activités du Groupe (tous financements confondus), dont plus de la moitié pour les acquisitions de matériels roulants neufs (livraison de 63 rames dont 51 rames pour Transilien en Ile-de-France, 10 rames TER pour les Régions et 2 rames TGV Océane) et pour les rénovations des rames existantes.

Le groupe SNCF poursuit son plan de performance et de productivité.

Le Groupe mène un plan de performance et de productivité via une réduction de ses frais de structure, de ses charges industrielles et de ses coûts projets. Ces mesures ont généré des **gains de compétitivité significatifs, à hauteur de 360 M€ au cours du S1 2022**, soit 55% de l'objectif annuel (660 M€).

En synthèse, une performance financière encourageante au premier semestre 2022.

Le chiffre d'affaires rebondit à 20,3 Md€, en progression de +27% vs S1 2021 et de +14% vs S1 2019, tiré par la bonne performance des activités Logistique et transport de marchandises et par la forte reprise des trafics voyageurs ferroviaires.

L'EBITDA s'établit à 3,0 Md€, en hausse de 1,6 Md€ par rapport au S1 2021. Le taux EBITDA/CA atteint 14,7%.

Cette performance globale permet de dégager un cash-flow libre positif (1,1 Md€) et un résultat

bénéficiaire (928 M€), en dépit des impacts résiduels de la crise sanitaire en début d'année.

Le montant de la dette nette du Groupe atteint - 24,3 Md€, en recul de 12 Md€ vs fin 2021, grâce notamment à la seconde tranche de reprise de dette de SNCF Réseau par l'État à hauteur de 10 Md€, effective au 1^{er} janvier 2022.

Ce bilan satisfaisant permet de maintenir le Groupe sur une trajectoire conforme aux engagements prévus dans le cadre de la réforme ferroviaire de 2018 :

- Cash flow libre positif dès 2022 ;
- FFO¹ / Dette nette > 10% dès 2022 ;
- Dette nette / EBITDA < 6 dès 2023.

Cette bonne performance est reconnue par l'agence Standard & Poor's (S&P) qui a confirmé, le 16 juin dernier, la notation AA- de SNCF SA et a révisé de « négatif » à « stable » sa perspective (« Stable Outlook »)². S&P justifie cette décision par la reprise des trafics voyageurs (notamment grande vitesse), la très bonne performance de l'activité logistique et les mesures d'économie et d'atténuation du choc inflationniste déployées. L'agence met aussi en avant la maîtrise de la trajectoire de dette grâce au plan de cession et au soutien de l'État ainsi que la capacité du Groupe à respecter ses engagements financiers.

Cette position démontre la résilience de SNCF dans le contexte de crise sanitaire, alors même que de nombreux acteurs du secteur des transports, confrontés aux mêmes défis, ont vu leurs notes se dégrader

[Le Groupe accélère la mise en œuvre de sa feuille de route RSE, en cohérence avec son ambition de devenir le champion mondial de la mobilité durable.](#)

Au premier semestre 2022, le Groupe SNCF a franchi une étape importante avec **l'inscription dans ses statuts de sa raison d'être « Agir pour une société en mouvement, solidaire et durable »**. Le Groupe précise ainsi son rôle et sa responsabilité dans la société et ouvre une nouvelle étape de la gouvernance de ses activités en ancrant les enjeux environnementaux et sociaux dans son pilotage. Des premières décisions structurantes ont été prises, telles que l'application d'un prix interne du carbone permettant de valoriser les tonnes de CO₂ évitées et de favoriser les projets d'investissements qui vont dans le sens de la transition écologique.

Dans le même temps, le Groupe accélère sa dynamique de transition énergétique en activant différents leviers stratégiques :

- **L'amplification des démarches de sobriété énergétique**, avec le déploiement de nouvelles pratiques moins consommatrices (écoconduite et éco-stationnement), et des programmes d'investissement dédiés à la réhabilitation énergétique, à la suppression progressive des chaudières au fuel, au relamping LED, etc. ;

- **La poursuite du développement de l'énergie solaire**, avec par exemple le lancement d'une première phase d'industrialisation chez SNCF Gares & Connexions permettant l'installation de panneaux photovoltaïques sur 156 ombrières de parking de gares et s'inscrivant dans un

objectif global de 1,1 million de m² de panneaux solaires déployés sur le patrimoine des gares d'ici 2030 ;

- **L'accélération du verdissement des matériels et flottes de véhicules**, illustrée par la présentation du premier train hybride français électrique-thermique-batterie par SNCF VOYAGEURS et Alstom, équipé d'un système de récupération et de réutilisation de l'énergie de freinage, permettant une réduction de la consommation énergétique de 20%. De son côté, GEODIS a annoncé un partenariat avec Renault Trucks pour le développement d'un nouveau camion électrique adapté à la logistique urbaine, et officialisé le passage d'une nouvelle commande pour 120 véhicules au gaz naturel, portant à 320 le nombre de camions dédiés à la livraison des derniers kilomètres en centres-villes et roulant au gaz naturel (bio Gaz Naturel Comprimé) ;

- **La montée en puissance de l'économie circulaire** dans les activités et processus des entités du Groupe : à titre d'exemple, SNCF Voyageurs a valorisé ce semestre plus de 600 voitures/locomotives en fin de vie (soit plus de 30 000 tonnes d'acier et 3 000 tonnes de cuivre) et réutilisé massivement des pièces générant des économies de maintenance significatives. Une cinquième usine de démantèlement ferroviaire a été ouverte à Grémonville début 2022 et deux autres seront en activité à partir de l'automne 2022 à Saintes et Romilly, générant à terme 400 emplois dans les territoires pour l'ensemble de la filière.

SNCF poursuit son engagement en matière sociale :

- **Des mesures fortes en faveur du pouvoir d'achat ont été prises : conformément à ses engagements, SNCF a organisé début juillet 2022 une Table Ronde, destinée à faire le point sur l'évolution du contexte économique et ses conséquences pour les salariés et l'entreprise.** Au regard de la hausse rapide de l'inflation, et après échange avec les organisations syndicales, la direction du Groupe a annoncé un bloc de mesures salariales exceptionnelles, qui s'ajoutent aux mesures déjà prises au 1^{er} semestre dans le cadre de la négociation salariale annuelle 2022. Au total, une augmentation des salaires de 3,7% pour les petits revenus et de 2,2% pour les cadres (soit une médiane de 3,1%) est actée. Après la hausse de 2,7% accordée début 2022, cela représente un effort global de l'ordre de 5,8% depuis le début de l'année. De nouvelles négociations annuelles sur les rémunérations s'ouvriront par ailleurs en fin d'année.

- **En parallèle, le programme SNCF&Moi s'enrichit d'une démarche participative** sur les sujets importants pour les salariés, comme l'équilibre entre vie professionnelle et personnelle. Ce programme fait partie intégrante du projet d'entreprise Tous SNCF. Il répond à l'objectif de satisfaction et d'engagement des salariés, des conditions clés de la performance collective, a fortiori dans un contexte de transformations structurantes pour SNCF : ouverture à la concurrence, trajectoire économique exigeante, fin du recrutement au statut, etc.

Enfin, les efforts et la stratégie de SNCF en matière de RSE sont reconnus par l'agence Moody's ESG (ex Vigeo Eiris), qui a réévalué en mars 2022 sa notation extra-financière à 77/100, soit une hausse de 3 points par rapport à 2021. Cette performance place **SNCF numéro 1**

¹ FFO = EBITDA – charges d'intérêts – impôts et taxes

² SNCF SA avait été placé sous surveillance négative (« Negative credit watch ») en juillet 2020 par S&P compte tenu de l'impact de la crise sanitaire sur le Groupe. Cette

orientation impliquait un risque de rétrogradation de la note de SNCF dans une période de 6 à 12 mois, avec des conséquences négatives pour le Groupe sur le coût de ses financements.

ex-aequo au niveau mondial, tous secteurs d'activités confondus. L'agence EcoVadis a, pour sa part, attribué la note de 79/100, en hausse de 2 points par rapport à l'année précédente, classant le Groupe dans le top 1% des entreprises du secteur transport par chemin de fer.

2. LE GROUPE SNCF EN QUELQUES CHIFFRES

En millions d'euros	30/06/2022	30/06/2021
Chiffre d'affaires	20 270	16 060
EBITDA	2 983	1 394
Résultat net - Part du groupe	928	-780
Résultat net récurrent - Part du groupe (1)	899	-790
Investissements nets (2)	1 053	874
Investissements tous financements (3)	4 342	4 662
Cash Flow Libre (4)	1 064	-745
Endettement net / EBITDA (5)	4,1	11,8
Effectifs	272 539	269 134

En millions d'euros	30/06/2022	31/12/2021
Endettement net du groupe SNCF	24 314	36 296
dont endettement net de SNCF Réseau	18 734	29 333

(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	30/06/2022	30/06/2021
la somme des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	3 041	3 628
- Intérêts d'emprunts capitalisés	115	118
- Subventions d'investissement reçues	-2 130	-3 010
- Nouveaux actifs financiers de concession	828	1 073
- Encaissement sur actifs financiers de concession	-801	-935
Total investissements nets	1 053	874

(3) Les investissements tous financements sont obtenus par :

En millions d'euros	30/06/2022	30/06/2021
la somme des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	3 041	3 628
- Intérêts d'emprunts capitalisés	115	118
- Nouveaux actifs financiers de concession	828	1 073
diminuée de la variation du BFR d'investissement présentée en note 4.2 des comptes consolidés semestriels.	-358	157
Total investissements tous financements	4 342	4 662

(4) Le Cash Flow Libre est obtenu par :

En millions d'euros	30/06/2022	30/06/2021
la somme des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
- CAF après coût de l'endettement financier net et impôt	2 575	769
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-3 041	-3 628
- Intérêts d'emprunts capitalisés	-115	-118
- Subventions d'investissements reçues	2 130	3 010
- Remboursement des obligations locatives	-496	-476
- Remboursements des créances financières de location IFRS 16	0	0
- Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	97	147
- Nouveaux actifs financiers de concession	-828	-1 073
- Encaissement sur actifs financiers de concession	801	935
- Incidence de la variation du BFR	-53	-430
la variation du BFR IS inclus dans la ligne «Impôts (décaissés) encaissés» de l'état des flux de trésorerie	-15	108
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	8	11
Total Cash Flow Libre	1 064	-745

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

3. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants :

3.1 ACQUISITION DU GROUPE SINGAPOURIEN KEPPEL LOGISTICS PAR LA FILIALE GEODIS

En date du 1^{er} juillet 2022, Geodis a acquis 100% des titres du Groupe singapourien Keppel Logistics. Cette opération renforce les activités de logistique contractuelle et les services de e-commerce en Asie-Pacifique.

3.2 OPERATION DE CESSION BAIL PAR VIIA, FILIALE DE RLE

La société VIIA, filiale de RLE, a mis en place une opération de cession bail en date du 1^{er} juillet 2022, d'un montant de 73 M€.

Cette opération sera comptabilisée en application de la norme IFRS 9 en dette financière.

ACTIVITÉS ET RÉSULTATS FINANCIERS DU GROUPE AU 30 JUIN 2022

1. COMMENTAIRES SUR LES RÉSULTATS DU GROUPE

1.1 RÉSULTATS DU GROUPE

En millions d'euros	1er semestre 2022	1er semestre 2021	Variation 2022 vs 2021
Chiffre d'affaires	20 270	16 060	4 210
Péages	-360	-260	-100
Achats et charges externes hors péages	-8 363	-6 371	-1 992
Impôts et taxes	-842	-799	-43
Charges de personnel	-7 804	-7 307	-497
Autres produits et charges	82	71	11
EBITDA	2 983	1 394	1 589
Dotations aux amortissements	-1 957	-1 886	-70
Variation nette des provisions	51	103	-52
Résultat opérationnel courant	1 077	-389	1 466
Résultat de cession d'actifs	4	37	-33
Pertes de valeur	26	11	15
Résultat opérationnel	1 107	-341	1 448
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	25	0	24
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	1 132	-341	1 472
Coût financier net des avantages du personnel	215	37	178
Coût de l'endettement financier net et autres	-338	-469	131
Résultat financier	-123	-432	309
Résultat avant impôt	1 008	-773	1 781
Impôt sur les résultats	-69	-103	34
Résultat net des activités ordinaires	940	-876	1 815
Résultat net d'impôt des activités transférées	-	-	-
Résultat net de l'exercice	940	-876	1 815
Résultat net - Part du groupe	928	-780	1 708
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	12	-95	107
Résultat net récurrent - Part du groupe (1)	899	-790	1 689
EBITDA / chiffre d'affaires	14,7%	8,7%	
Résultat opérationnel courant / chiffre d'affaires	5,3%	-2,4%	

(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 (*)	30/06/2022	30/06/2021
Résultat net - Part du groupe		928	-780
Pertes de valeurs	4.3	-26	-11
Inclus dans la ligne "Impôts sur les résultats"		-1	2
Inclus dans la ligne "Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)"		-2	-1
Résultat net récurrent - Part du groupe		899	-790

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

1.2 COMPARABILITÉ DES COMPTES

La comparabilité des résultats 2022 avec ceux de 2021 est affectée par les variations de périmètre et change suivantes :

En millions d'euros		Effets sur l'évolution du chiffre d'affaires
TGV - Intercités	Variation de périmètre 2022	
	Cession du groupe Rail Europe	0
	Variation des taux de change	10
Keolis	Variations de périmètre 2021 ⁽¹⁾	
	Cession de CSG Commuter Security (Suède)	-3
	Cession de l'activité ferroviaire en Allemagne	-106
	Variation de périmètre 2022	
	Acquisition de Terminal G (Suède)	0
Geodis	Variation des taux de change	45
	Variations de périmètre 2021 ⁽¹⁾	
	Acquisition de Pekaes (Pologne)	28
	Acquisition de Gandon Transports (France)	16
	Cession de STSI (France)	-8
Rail Logistics Europe	Acquisition de Transports Perrier (France)	18
	Variation des taux de change	187
Rail Logistics Europe	Variation des taux de change	0
Marchandises & Logistique autres	Variation de périmètre 2021 ⁽¹⁾	
	Cession de la filiale Ermewa	-263
Opérations internes		41
Total		-35

(1) Opérations réalisées en 2021 ayant un effet sur l'évolution du chiffre d'affaires 2021 / 2022

1.3 RÉSULTATS DU PREMIER SEMESTRE 2022

1.3.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe SNCF s'élève à 20 270 M€ à fin juin 2022, soit une augmentation de 4 210 M€ (+26,2%) par rapport à 2021 qui s'explique par :

– des effets périmètre pour -277 M€ ;

– l'effet de la variation des taux de change pour +243 M€ ;

– une croissance organique pour le Groupe de +4 244 M€ (+27,0%) ; celle des activités est la suivante (données aux bornes des activités) :

Croissance organique 2022 du chiffre d'affaires aux bornes des activités

SNCF Réseau	+444 M€	+14,4%
SNCF Gares & Connexions	+58 M€	+8,0%
Transilien	+61 M€	+3,4%
TER	+233 M€	+9,1%
TGV - Intercités	+1 887 M€	+98,3%
Direction industrielle	+54 M€	+6,3%
Voyageurs autres	+60 M€	+24,1%
Keolis	+245 M€	+8,1%
Geodis	+1 642 M€	+33,8%
Rail Logistics Europe	+54 M€	+6,8%
Marchandises & Logistique autres	- M€	-
SNCF Immobilier	+65 M€	+19,9%
Corporate	+10 M€	+1,8%

1.3.2 EBITDA

Au 30 juin 2022 l'EBITDA s'établit à 2 983 M€, en amélioration de 1 589 M€ par rapport à 2021 ; le ratio EBITDA sur chiffre d'affaires passe de 8,7% à 14,7% entre 2021 et 2022.

En millions d'euros	1er semestre 2022	1er semestre 2021	Variation 2022 vs 2021		Variation à périmètre et change constants	
Chiffre d'affaires (CA)	20 270	16 060	4 210	26,2%	4 244	27,0%
Charges de personnel	-7 804	-7 307	-497	6,8%	-462	6,3%
Achats et charges externes (hors péages, énergie de traction et carburant) et autres produits et charges	-7 507	-5 823	-1 685	28,9%	-1 630	28,0%
Péages	-360	-260	-100	38,5%	-137	52,8%
Énergie de traction et carburant	-773	-478	-295	61,8%	-298	62,3%
Impôts et taxes	-842	-799	-43	5,4%	-43	5,4%
EBITDA	2 983	1 394	1 589	114,0%	1 674	120,1%
<i>Taux EBITDA / CA</i>	<i>14,7%</i>	<i>8,7%</i>				

1.3.3 Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant atteint 1 077 M€, en hausse de 1 466 M€ par rapport à 2021.

Le taux de transformation du chiffre d'affaires en résultat opérationnel courant passe ainsi de -2,4% à 5,3%.

La croissance de l'EBITDA de 1 589 M€ est atténuée par :

- la hausse de 70 M€ des dotations aux amortissements ;
- l'évolution défavorable de la variation nette des provisions : reprise nette de 51 M€ en 2022 contre une reprise nette de 103 M€ en 2021.

1.3.4 Résultat opérationnel

Le résultat opérationnel progresse de 1 448 M€ ; à l'évolution du résultat opérationnel courant s'ajoutent :

- des reprises de pertes de valeur pour un montant de 26 M€ en 2022 contre 11 M€ lors de l'exercice précédent ;
- une baisse de 33 M€ du résultat de cession d'actifs.

1.3.5 Résultat financier

L'amélioration de 309 M€ du résultat financier entre 2021 et 2022 s'explique principalement :

- par la mise à jour des taux d'actualisation retenus pour l'évaluation des provisions pour avantages du personnel ;
- par l'effet sur le coût de la dette de la reprise partielle par l'État de la dette de SNCF Réseau (voir note 2.1 des comptes consolidés).

1.3.6 Impôt sur les résultats

Le montant de la charge d'impôt sur les résultats diminue de 34 M€. Une charge de TREF (taxe sur les résultats des entreprises ferroviaires) de 113 M€ avait été comptabilisée en 2021 contre un produit de 9 M€ en 2022, lié à l'ajustement de la charge 2021. À compter de l'exercice 2022, le groupe SNCF n'est plus redevable de cette taxe. En revanche, les charges d'impôt courant hors TREF et d'impôt différé progressent respectivement de 20 M€ et 68 M€.

1.3.7 Résultat net part du groupe

Conséquence de l'ensemble de ces évolutions, le résultat net part du groupe est bénéficiaire de 928 M€, contre une perte de -780 M€ en 2021, après constatation d'un résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) de 12 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	TGV - Intercités	Direction industrielle	Voyageurs Autres	Keolis
a) Chiffre d'affaires externe	1 351	132	1 667	2 644	3 648	43	7	3 246
b) Chiffre d'affaires interne	2 176	648	170	158	168	872	304	73
a+b Chiffre d'affaires	3 526	780	1 837	2 802	3 816	915	310	3 319
c) EBITDA externe	881	159	192	189	391	57	7	306
d) EBITDA interne	51	6	15	20	24	15	1	8
c+d EBITDA	931	165	207	209	415	72	8	314
Investissements nets (1)	780	46	-43	-193	192	56	5	69
Investissements tous financements (1)	2 514	367	525	423	253	43	7	82

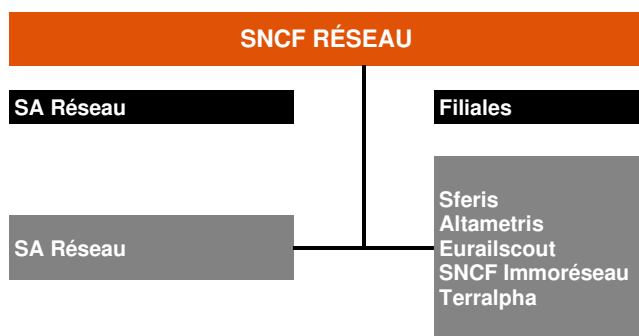
(1) Voir définition en Note 2 - Le groupe SNCF en quelques chiffres.

En millions d'euros	Geodis	Rail Logistics Europe	Logistique Autres	SNCF Immobilier	Corporate	Éliminations inter-secteurs	Total
a) Chiffre d'affaires externe	6 690	817	-	20	5		20 270
b) Chiffre d'affaires interne	58	42	-	369	541	-5 578	-
a+b Chiffre d'affaires	6 748	859	-	389	546	-5 578	20 270
c) EBITDA externe	595	86	3	94	23		2 983
d) EBITDA interne	3	3	-	1	8	-156	-
c+d EBITDA	598	90	3	95	32	-156	2 983
Investissements nets (1)	91	21	-	11	18		1 053
Investissements tous financements (1)	83	20	-	9	16		4 342

(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 ferré national. Ses clients sont les 38 entreprises ferroviaires circulant sur le réseau ferré national et 14 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, Eurailscount, SNCF Immoréseau et Terralpa.

En millions d’euros	1er semestre 2022	1er semestre 2021	Variation
a) Chiffre d’affaires externe	1 351	1 280	70
b) Chiffre d’affaires interne	2 176	1 802	374
a+b Chiffre d’affaires	3 526	3 083	444
c) EBITDA externe	881	636	244
d) EBITDA interne	51	43	7
c+d EBITDA	931	680	251
EBITDA / Chiffre d’affaires	26,4%	22,1%	
Investissements nets	780	17	763
Investissements tous financements	2 514	2 534	-20

Faits marquants

– Activité : les deux premiers mois de l’année ont été marqués par un retrait des circulations voyageurs, en raison de l’adaptation du plan de transport par les entreprises ferroviaires. Les circulations voyageurs se sont progressivement améliorées depuis mars 2022 pour atteindre l’objectif en juin.

– Signature du contrat de performance 2021-2030 avec l’État le 6 avril 2022.

– Projet d’entreprise « TOUS SNCF » :

- Poursuite des actions de valorisation du savoir-faire, de l’expertise et de la performance des hommes et des femmes du Groupe.
- Remontée des bonnes pratiques afin d’affirmer les meilleurs standards et d’aider les équipes à construire leur Maison « TOUS SNCF », l’un des attendus fort de 2022.

– Discussions avec l’Autorité de régulation des transports (ART) dans le cadre de la préparation du futur cycle tarifaire 2024-2026.

Résultats du premier semestre 2022

– Chiffre d’affaires

Le chiffre d’affaires de SNCF Réseau est en hausse de 14,4% soit 444 M€ par rapport à 2021. Cette évolution s’explique principalement par le contre-effet positif lié à la crise sanitaire, générant une hausse des recettes de

350 M€ (+469 M€ de contre-effet 2021, atténué à hauteur de 119 M€ par un plan de transport du premier semestre 2022 qui n’est pas encore totalement revenu à sa valeur nominale), ainsi que par un effet prix favorable (+59 M€ liés à l’indexation des péages et +24 M€ d’effet prix sur l’énergie électrique).

– EBITDA

L’EBITDA progresse de 251 M€ soit 37,0% par rapport à l’exercice précédent. Le contre-effet de la crise sanitaire et des mesures d’adaptation 2021 (+398 M€) et l’effet prix favorable sur les redevances d’infrastructure (+59 M€) sont en partie compensés par le recul des péages à la suite de l’adaptation des plans de transport 2022 (-119 M€), par les mesures salariales spécifiques mises en œuvre au premier semestre 2022 (-68 M€) et par la hausse des achats et charges externes (50 M€ de surcoût lié à l’arrêt du glyphosate et 25 M€ d’effet prix défavorable sur les matières et le carburant).

– Investissements nets

Le volume des investissements nets de l’exercice (780 M€) progresse de 763 M€. Cette évolution est principalement liée à la baisse des subventions encaissées au premier semestre 2022, notamment les financements reçus dans le cadre du plan de relance de l’État (écart de 577 M€ avec un versement de 1 645 M€ à fin juin 2021 contre 1 068 M€ à fin juin 2022, le solde du versement étant attendu à l’été).

– Investissements tous financements

Le volume des investissements tous financements de l’exercice (2 514 M€) est stable comparé à l’exercice précédent.

Perspectives du second semestre 2022

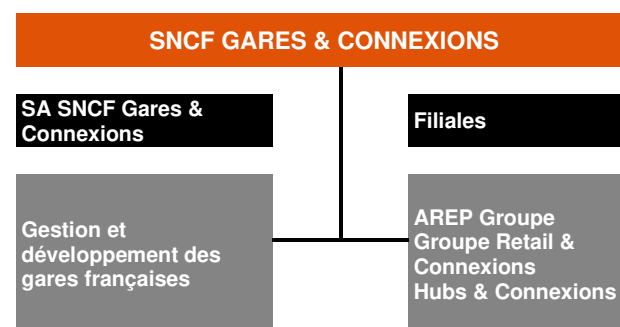
– Inflation :

- L’effet de l’inflation devrait être plus significatif au second semestre.
- Des mécanismes de compensation sont en cours de mise en œuvre.

– RH :

- Actions pour faire face aux difficultés de recrutement rencontrées sur certains secteurs géographiques et certaines spécialités.
- Montée en puissance des trois nouveaux centres de formation à Nanterre, Bordeaux-Bègles et Lyon-Saint Priest.

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 2022	1er semestre 2021	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	132	95	37
b) Chiffre d'affaires interne	648	627	20
a+b Chiffre d'affaires	780	722	58
c) EBITDA externe	159	112	47
d) EBITDA interne	6	7	-1
c+d EBITDA	165	119	46
EBITDA / Chiffre d'affaires	21,1%	16,5%	
Investissements nets	46	37	9
Investissements tous financements	367	326	41

Faits marquants

– L'Autorité de régulation des transports (ART) a été saisie du Document de Référence des Gares de Voyageurs pour l'horaire de service 2023 en vue d'un avis attendu fin juillet 2022.

– Le 27 avril 2022, le premier contrat de performance a été signé avec l'Etat pour la période 2021-2026. Il se décline en 4 objectifs et 17 indicateurs : accueil de qualité contribuant au développement du transport ferroviaire de façon transparente et non discriminatoire, transformation des gares pour gagner en efficacité et améliorer la satisfaction clients, réponse aux nouveaux enjeux autour des « gares vertes » et inscription de l'action de SNCF Gares & Connexions dans un modèle économique soutenable.

– L'activité est marquée par une reprise du chiffre d'affaires des commerçants en gare avec un niveau moyen inférieur de 10% par rapport à la situation antérieure à la crise sanitaire. Ce chiffre est à comparer à un premier semestre 2021 en retrait de 47% (à fin mai).

– Un plan d'économies a été mis en œuvre pour compenser la hausse du prix de l'énergie et de l'inflation et pour faire face aux tensions sur l'approvisionnement en matières premières.

Résultats du premier semestre 2022

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2022 de SNCF Gares & Connexions est en progression de 58 M€ (8,0%) par rapport à 2021. Cette croissance est liée à hauteur de 49 M€ au contre-effet de la crise sanitaire, principalement sur les revenus de concession des commerces en gare.

– EBITDA

L'EBITDA progresse de 46 M€ entre 2021 et 2022 en lien à hauteur de 42 M€ avec le contre-effet de la crise sanitaire.

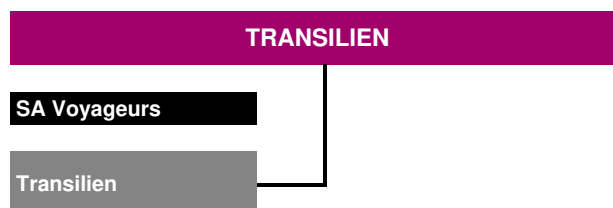
– Les investissements nets tout comme les investissements tous financements ne présentent pas d'évolution significative.

Perspectives du second semestre 2022

– Les plans d'économies sur les charges d'exploitation et les investissements se poursuivent pour limiter les effets de l'inflation.

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

2.3 TRANSILIEN



Transilien propose des services de transport ferroviaire de proximité en Île-de-France.

En millions d'euros	1er semestre 2022	1er semestre 2021	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	1 667	1 609	57
b) Chiffre d'affaires interne	170	167	3
a+b Chiffre d'affaires	1 837	1 777	61
c) EBITDA externe	192	187	5
d) EBITDA interne	15	17	-2
c+d EBITDA	207	204	3
EBITDA / Chiffre d'affaires	11,3%	11,5%	
Investissements nets	-43	198	-241
Investissements tous financements	525	630	-105

Faits marquants

– Une fréquentation des voyageurs en progression sur le semestre pour s'établir à 83% de la référence 2019 au mois de juin.

– Des résultats de ponctualité (92,3% en moyenne à fin mai) qui dépassent les objectifs contractuels.

– Une qualité de service à son plus haut niveau historique avec un taux de satisfaction clients de 80% (à fin mars – résultats disponibles trimestriellement).

– La poursuite du programme d'investissements avec la livraison de 51 nouvelles rames au premier semestre 2022 : 19 NAT pour les lignes J et P, 24 Regio2N pour la ligne N, 6 tram-trains pour le T12, ainsi que les 2 premières rames RER NG, actuellement en test.

– Transilien poursuit par ailleurs la création et l'aménagement de sites pour l'entretien des nouveaux matériels avec la mise en service des installations fixes de traction électrique du site de Bercy et la mise en service d'un premier atelier 3 voies sur le site de Val-Notre-Dame.

– Enfin, la quasi-totalité des gares d'Île-de-France est équipée de bornes ou de CAB (contrôles automatiques banlieue) permettant de mettre en place la tarification à l'usage, cet objectif prioritaire d'Île-de-France Mobilités nécessitant la validation en entrée et sortie des gares. Le pilote commercial du Navigo Liberté + pourra ainsi être testé dans toute l'Île-de-France début 2023.

Résultats du premier semestre 2022

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2022 de Transilien est en progression 61 M€ soit +3,4% par rapport à 2021. Cette évolution s'explique principalement par :

- l'indexation du forfait de la convention avec Île-de-France Mobilités (+33 M€) ;
- des incitations financières contractuelles (+22 M€) ;
- la hausse des rémunérations à l'€/l'€ (+13 M€).

Les trafics progressent de 38%.

– EBITDA

L'EBITDA de Transilien ne présente pas d'évolution significative entre 2021 et 2022.

– Investissements nets

Le volume des investissements nets (-43 M€) est en recul de 241 M€. Cette variation s'explique principalement par la hausse des subventions encaissées (+57 M€), dont l'effet se combine à une baisse de 184 M€ des investissements bruts décaissés, essentiellement concernant des acquisitions et rénovations de matériel roulant.

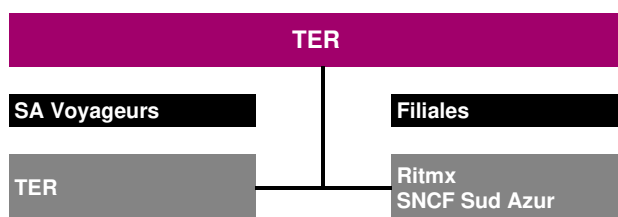
– Investissements tous financements

Le volume des investissements tous financements de l'exercice (525 M€) est en recul de 105 M€ du fait notamment d'une réduction des investissements en matériel roulant (acquisitions et rénovations).

Perspectives du second semestre 2022

– Un retour de la fréquentation attendu d'ici fin 2022 à hauteur de 90% de la référence 2019, tout en conservant la qualité de service et de production observée depuis le début de l'année.

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 2022	1er semestre 2021	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	2 644	2 404	240
b) Chiffre d'affaires interne	158	164	-7
a+b Chiffre d'affaires	2 802	2 569	233
c) EBITDA externe	189	100	89
d) EBITDA interne	20	20	1
c+d EBITDA	209	120	90
EBITDA / Chiffre d'affaires	7,5%	4,7%	
Investissements nets	-193	-60	-133
Investissements tous financements	423	430	-7

Faits marquants

– Déploiement du programme Ac'TER pour recontractualiser avec les autorités organisatrices en vue de l'obtention de contrats en gré à gré d'ici décembre 2023 :

- La région Pays de la Loire a signé avec SNCF Voyageurs le 9 mai la nouvelle convention TER qui les lie sur la période 2022-2031. Ce contrat prévoit une augmentation de près de 11% des trains d'ici 2023. En contrepartie, les engagements de SNCF Voyageurs envers la région sont plus importants.
- La région Centre-Val de Loire a voté lors de son assemblée plénière du 30 juin dernier, la nouvelle

convention avec SNCF Voyageurs pour la période 2022-2031.

- Lancement en mai 2022 de la négociation avec la région Occitanie d'une nouvelle convention pour 2023-2032.

– Adaptation des plans de transport dans plusieurs régions en janvier, et pour toute l'année pour Normandie, en accord avec les autorités organisatrices.

– Qualité de la production du 1^{er} semestre conforme à l'objectif ; le taux de réactivité incidents est en forte progression par rapport à 2021.

– Appel d'offres d'assistance technique pour les Chemins de Fer Corses remporté par TER.

– Réponse à appel à manifestation d'intérêt pour les régions Sud et Bourgogne-Franche-Comté.

Résultats du premier semestre 2022

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2022 de TER est en hausse de 233 M€ soit 9,1% par rapport à 2021. Cette variation s'explique essentiellement par une forte remontée des recettes directes, en lien avec le moindre impact de la crise sanitaire sur les déplacements (+270 M€). Cela permet parallèlement d'alléger les contributions payées par les autorités organisatrices, en baisse globale de 48 M€.

Les trafics progressent de 53%.

– EBITDA

L'EBITDA de TER progresse de 90 M€ (74,8%) entre 2021 et 2022, en lien principalement avec le contre-effet positif de la crise sanitaire.

– Investissements nets

La baisse des investissements nets de TER (-133 M€) s'explique essentiellement par des dettes fournisseurs en hausse de 123 M€ en 2022 contre une baisse de 65 M€ en 2021. Cet effet est atténué par la diminution de 63 M€ des subventions encaissées.

– Investissements tous financements

Le volume des investissements tous financements de l'exercice (423 M€) est stable d'un exercice à l'autre.

Perspectives du second semestre 2022

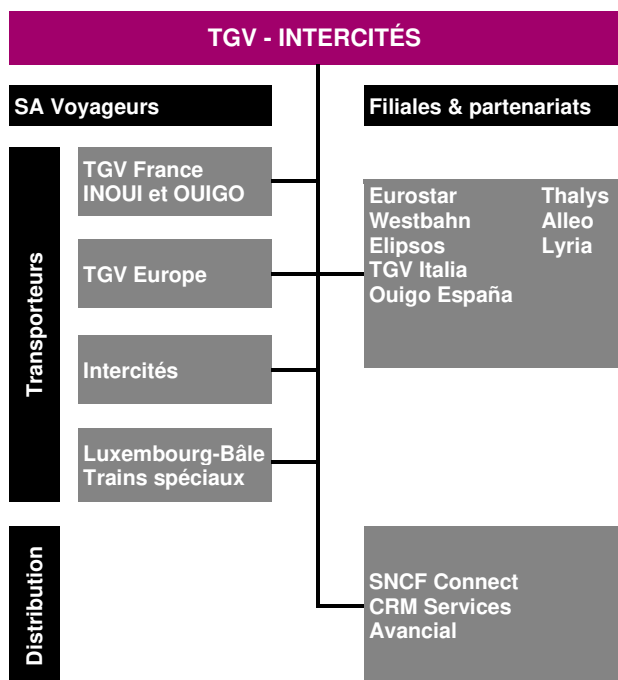
– Niveau des recettes qui devrait rester élevé au deuxième semestre avec un été « record » attendu dans les trains. Le Pass Jeune TER mis en place à l'été 2020 et renouvelé l'été dernier, n'est pas reconduit pour un troisième été consécutif à la demande des régions. Toutefois, certaines d'entre elles proposent des tarifs très attractifs pour attirer les jeunes à bord des trains cet été.

– Remise de l'offre initiale sur le lot tram-train & sud Loire (octobre) et de l'offre finale pour l'Étoile d'Amiens (novembre).

– Suite du travail du programme Ac'TER : démarrage en septembre 2022 avec la région Grand-Est pour une convention 2023-2032, puis au troisième trimestre 2022 avec les régions Nouvelle-Aquitaine, Auvergne-Rhône-Alpes, Hauts-de-France, etc...

– Arrêt prévu des livraisons de rames Regio2N durant tout le second semestre 2022 en raison de défaut d'approvisionnement d'un composant. TER Centre-Val de Loire est impacté.

2.5 TGV - INTERCITÉS



TGV - Intercités propose à ses clients :

- un service de transport porte-à-porte en France et en Europe via la SA Voyageurs (TGV, OUIGO, Intercités) et des coopérations européennes (Alleo avec la DB, etc...) et ses filiales (Eurostar, Thalys, Lyria, OUIGO España...)
- la distribution de produits liés au voyage (dont la filiale SNCF Connect).

En millions d'euros	1er semestre 2022	1er semestre 2021	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	3 648	1 732	1 916
b) Chiffre d'affaires interne	168	188	-20
a+b Chiffre d'affaires	3 816	1 919	1 897
c) EBITDA externe	391	-768	1 160
d) EBITDA interne	24	24	-0
c+d EBITDA	415	-744	1 159
EBITDA / Chiffre d'affaires	10,9%	-38,8%	
Investissements nets	192	316	-125
Investissements tous financements	253	364	-111

Faits marquants

- La sortie de crise sanitaire se traduit par un redressement de l'activité sur l'ensemble des marchés (domestique, transfrontalier et international), tendance qui se poursuit par un fort niveau de ventes pour cet été. Sur le trafic grande vitesse France, le segment loisirs présente une dynamique très positive, alors que la mobilité professionnelle n'a pas encore retrouvé son niveau d'avant-crise.
- Les premiers mois de l'année s'inscrivent dans la poursuite du développement et des actions destinées à augmenter la part modale du ferroviaire :
 - croissance du nombre de clients encartés (3,5 millions de clients bénéficient de la carte Avantage) ;
 - mise en œuvre effective de l'offre OUIGO Train Classique ;
 - montée en régime de OUIGO España ;

- création d'Eurostar Group ;
- lancement de SNCF Connect.

– Mise en place de la tarification conventionnée pour les fonctionnaires actifs de la Police Nationale.

– Côté Intercités, premiers mois de mise en œuvre de la nouvelle convention et échanges avec l'État sur les modalités de relance des trains de nuit domestiques.

Résultats du premier semestre 2022

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de TGV - Intercités est en progression 1 897 M€ (+98,8%), principalement grâce à un trafic bien plus fort en 2022 qu'en 2021. Toutes les activités sont en croissance : TGV hors filiales +1 269 M€ (+77%) avec un redressement marqué sur INOUI comme sur OUIGO, Eurostar +409 M€, Thalys +162 M€, OUIGO España +33 M€ (lancement de l'activité en mai 2021) et Intercités +53 M€ (+24%).

– EBITDA

L'EBITDA progresse de 1 159 M€ du fait essentiellement du contre effet de la crise sanitaire, très pénalisante en 2021. La croissance de l'EBITDA concerne tous les segments : TGV hors filiales +818 M€, Eurostar +206 M€, Thalys +90 M€ et Intercités +8 M€.

– Investissements nets

Le niveau des investissements nets s'élève à 192 M€ en 2022 contre 316 M€ en 2021. Cette évolution s'explique principalement par une diminution des investissements en matériel roulant chez TGV, ainsi que par la fin en 2021 du projet Regio2N Normandie chez Intercités.

– Investissements tous financements

Le volume des investissements tous financements de l'exercice s'établit à 253 M€. Son évolution suit la même tendance que celle des investissements nets.

Perspectives du second semestre 2022

– Enjeux forts de maîtrise de la qualité de service et de la satisfaction clients dans un contexte de saturation de l'offre en pointe.

– Sécurisation des projets SI structurants (BOOST, SOLAR, PROGRES) pour la performance de l'activité.

– Poursuite des projets de développement inscrits au plan stratégique pour soutenir une croissance pérenne et rentable : ouverture des routes Madrid-Valence puis Alicante à l'automne et développement des trafics en unités multiples pour OUIGO España, préparation de la réalisation en autonomie des circulations Paris-Barcelone.

– Mise en place de la nouvelle gouvernance d'Eurostar Group et travaux sur les premières synergies.

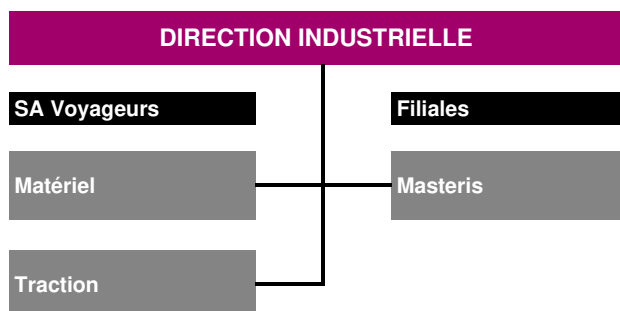
– Action commerciale sur Paris-Lyon, axe en concurrence.

– Renforcement et accélération des actions de réduction de la consommation d'énergie (programme Cap Énergies).

– Publication de l'avis de concession puis du cahier des charges aux candidats (DCE) pour l'appel d'offres OCÉAN (Bordeaux-Nantes-Lyon).

– Développement des projets Atout Bord et Atout Conduite, programmes de traitement des irritants et de valorisation des métiers de chef de bord et d'agent de conduite.

2.6 DIRECTION INDUSTRIELLE



La Direction industrielle assure la coordination d'ensemble des autres activités et métiers du groupe SNCF. Elle regroupe les activités Matériel, Traction, la production ferroviaire et leur filiale Masteris. L'activité Matériel réalise notamment la rénovation et maintenance lourde des matériels roulants du Groupe, la Supply Chain des pièces pour l'ensemble des technicentres de maintenance et une offre complète de prestations d'ingénierie de maintenance et d'essais.

En millions d'euros	1er semestre 2022	1er semestre 2021	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	43	33	10
b) Chiffre d'affaires interne	872	827	44
a+b Chiffre d'affaires	915	861	54
c) EBITDA externe	57	12	45
d) EBITDA interne	15	15	-0
c+d EBITDA	72	27	45
EBITDA / Chiffre d'affaires	7,8%	3,1%	
Investissements nets	56	39	17
Investissements tous financements	43	34	9

Faits marquants

- Programme industriel OP'TER : contractualisation avec l'ensemble des régions et les chemins de fer luxembourgeois (CFL) pour la rénovation de 567 rames. Entrée de la première rame du programme sur le site de Saint-Pierre-des-Corps (plus de 900 rames à traiter jusqu'à l'horizon 2032).
- Travaux industriels : poursuite des travaux de rénovation-opérations mi vie de rames Duplex, Thalys et ZTER pour les régions Bretagne, Pays de la Loire et Centre-Val de Loire, modernisation des Z20900, finalisation du programme Waouh pour Transilien (programme de 133 rames Z2N débuté en 2019) et avancement, au-delà du programme prévu, de la rénovation des voitures nuit Paris–Nice.
- Investissements : importants travaux pour la mise à niveau des installations et l'augmentation de leur capacité pour le programme OP'TER.
- Ingénierie : fin des essais certifiants des rames RER NG pour Alstom, installation des bancs essieux sur les sites TGV (Technicentre Sud Est Européen) et Transilien (Villeneuve Saint-Georges et Levallois), mise en service du CBM (condition-based maintenance) sur les Powerpack des rames AGC et Régiolis et lancement du projet Ecomod sur BB75000 (économies d'énergie).
- Chaîne logistique : réparation de pièces en forte croissance, mise en place d'une cellule de crise pour

sécuriser les approvisionnements et faire face à l'inflation sur les coûts.

– Maintenance locomotives & wagons : adaptation des programmes de production des sites dans un contexte de marché concurrentiel en contraction, audit réalisé à la demande de SNCF Réseau sur les coûts de production, réponse à l'appel d'offres Ermewa pour la maintenance de wagons sur le site de Woippy.

– Plan de performance tenu (127 M€ cumulées par rapport à 2019) avec notamment la réingénierie des cycles de maintenance de certaines séries de matériel.

– Traction : des difficultés de recrutement de conducteurs qui impactent le volume des stagiaires à former.

Résultats du premier semestre 2022

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2022 de la Direction industrielle est en hausse de 54 M€ soit 6,3% par rapport à 2021, du fait essentiellement de la reprise des trafics.

– EBITDA

L'EBITDA de la Direction industrielle progresse 45 M€ entre 2021 et 2022, en lien principalement avec la reprise des trafics.

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

Perspectives du second semestre 2022

– Technicentres industriels : le niveau d'activité restera soutenu, avec cependant des risques d'approvisionnements de composants et d'inflation.

– Pilotage renforcé des investissements, notamment ceux liés à OP'TER, en respectant l'enveloppe budgétaire.

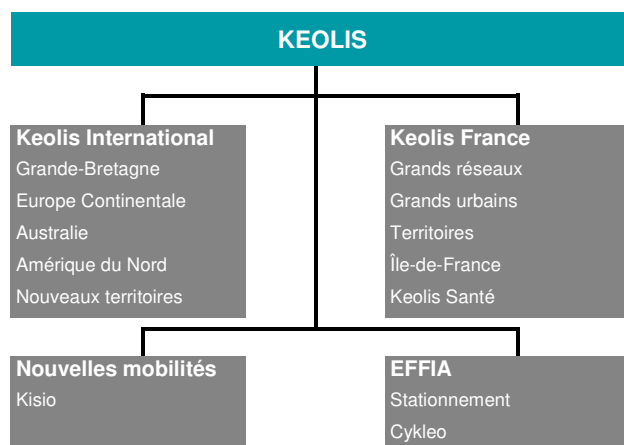
– Poursuite des contractualisations du programme industriel OP'TER, encaissements des acomptes et sortie de la première rame fin décembre 2022.

– Travaux sur le protocole de coopération avec SNCF Réseau (maintenance des locomotives et wagons pour la période 2023 à 2026).

– Prise en compte dans le dispositif industriel du résultat de l'appel d'offres Ermewa pour la maintenance de wagons.

– Traction : plan d'action à l'échelle du Groupe mis en place pour limiter les impacts de la baisse des recrutements en agents de conduite.

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 2022	1er semestre 2021	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	3 246	3 084	163
b) Chiffre d'affaires interne	73	55	18
a+b Chiffre d'affaires	3 319	3 138	181
c) EBITDA externe	306	284	22
d) EBITDA interne	8	8	0
c+d EBITDA	314	292	22
EBITDA / Chiffre d'affaires	9,5%	9,3%	
Investissements nets	69	97	-28
Investissements tous financements	82	110	-27

Faits marquants

– France

- Le 8 juillet, Bordeaux Métropole a renouvelé sa confiance à Keolis pour l'exploitation et la maintenance de l'ensemble du réseau de transport public TBM pour une durée de 8 ans à compter du 1^{er} janvier 2023. Keolis a par ailleurs remporté quatre nouveaux lots de bus Optile en Île-de-France (dans l'Essonne, les Yvelines et en Seine-et-Marne), ainsi que les contrats significatifs en offensif à Perpignan et Valenciennes.
- Plusieurs renouvellements ont eu lieu en interurbain notamment à Sète et Bourgoin-Jallieu ainsi que dans les activités scolaires et des lignes régulières en Normandie et en Isère.
- EFFIA a remporté le contrat d'exploitation des parkings de Bourg-la-Reine.
- Lancement de Hove, nouvelle entité du groupe pour accélérer son développement dans le digital, spécialisée dans la conception et le déploiement d'outils numériques au service de la mobilité partagée dont Navitia et Patterns.

– International

- Keolis a été renouvelé en mars par le Département des Transports du Royaume-Uni pour la maintenance des trains et l'exploitation du réseau ferroviaire Govia Thameslink Railway pendant 3 ans en joint-venture avec le groupe Go Ahead. Keolis a également été prolongé pour trois ans par le concessionnaire du réseau d'Hyderabad en Inde pour l'exploitation et la maintenance du réseau de métro automatique.
- Le groupe a remporté deux contrats d'exploitation et de maintenance du réseau de bus de Göteborg pour un chiffre d'affaires annuel de près de 50 M€ ainsi que le premier contrat multimodal opéré par le groupe en Suède à Lund.
- Réussite du démarrage de l'exploitation du réseau de transport de Dubaï avec un record de fréquentation pour l'exposition universelle Expo 2020. Démarrage des opérations du réseau d'Odense au Danemark en mai et de contrats d'exploitation et de maintenance de réseaux de bus à Uppsala et à Göteborg en juin en Suède.

Résultats du premier semestre 2022

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2022 de Keolis est en hausse de 181 M€ (5,8%) par rapport à 2021. Cette évolution s'explique notamment par :

- un effet périmètre défavorable pour -109 M€ (détail en point 1.2 Comparabilité des comptes),
- un effet change favorable de +45 M€.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires de Keolis est en hausse de +245 M€ (+8,1%). Cette croissance concerne tout d'abord les périmètres France (+137 M€) et Effia (+31 M€), grâce à une reprise progressive de la fréquentation. L'international progresse de 76 M€, porté par Dubaï (+47 M€), l'Australie (+22 M€, sortie de crise sanitaire et lancement du contrat de Sydney Northern Beaches) et l'Europe continentale (+42 M€, avec un effet indexation favorable). Ces effets ont été en partie compensés par la sortie du contrat Wales & Borders au Pays-de-Galles (-48 M€).

– EBITDA

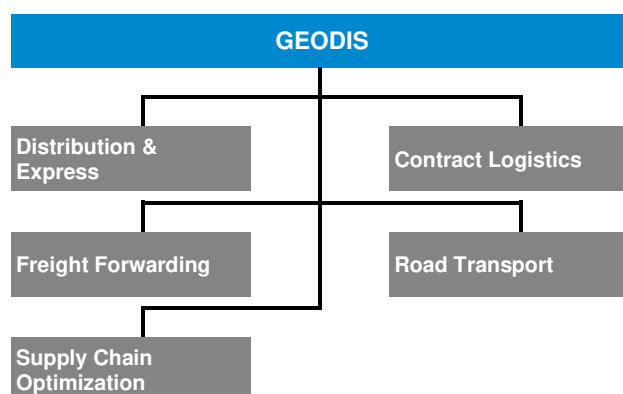
L'EBITDA de Keolis progresse de 22 M€. Hors effets périmètre et change, la hausse est de 30 M€. Le périmètre France progresse de 46 M€ et Effia de 16 M€ grâce à la reprise progressive de la fréquentation et aux plans d'économies. L'international est en retrait de 29 M€ du fait de la sortie du contrat Wales & Borders début 2021 (-7 M€) et de moindres services en Amérique du Nord (-6 M€) et en Australie (-7 M€).

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

Perspectives du second semestre 2022

- Le second semestre sera une période toujours intense en termes d'appels d'offres en Île-de-France, notamment sur le réseau de bus « Optile » et en petite couronne à la suite de l'ouverture à la concurrence des bus RATP, aux États-Unis et en Suède avec plusieurs projets majeurs notamment à Stockholm.
- Poursuite des efforts de productivité dans un contexte incertain et inflationniste notamment concernant le prix de l'énergie.

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 2022	1er semestre 2021	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	6 690	4 812	1 878
b) Chiffre d'affaires interne	58	54	5
a+b Chiffre d'affaires	6 748	4 865	1 882
c) EBITDA externe	595	454	141
d) EBITDA interne	3	4	-1
c+d EBITDA	598	458	140
EBITDA / Chiffre d'affaires	8,9%	9,4%	
Investissements nets	91	54	37
Investissements tous financements	83	50	32

Faits marquants

– Au premier semestre, Geodis réalise une performance record en chiffre d'affaires et profitabilité, portée par le Freight Forwarding, Distribution & Express et Road Transport. Contract Logistics continue son développement rapide notamment aux États-Unis en dépit d'une pression sur ses marges en lien avec l'inflation des coûts.

– Après l'acquisition de Pekaes, Gandon et Perrier en 2021 qui contribuent à la bonne dynamique du groupe en France et en Pologne, Geodis a signé un accord en vue de l'acquisition de Keppel Logistics et renforce ainsi sa présence dans le secteur de la logistique contractuelle en Asie-Pacifique et notamment à Singapour.

– Face aux conséquences de la guerre en Ukraine, Geodis est en relation étroite avec ses grands clients pour les aider à appréhender l'impact du conflit sur leur chaîne logistique. Le groupe a également lancé des actions de soutien pour l'Ukraine : transport/logistique gratuit pour des associations, levée de fonds auprès des salariés avec une contribution de Geodis à l'€/l'€.

Résultats du premier semestre 2022

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2022 de Geodis est en hausse de 1 882 M€ (38,7%) par rapport à 2021. Il a été affecté par :

- un effet périmètre pour +53 M€ (détail en point 1.2 Comparabilité des comptes),
- un effet change pour +187 M€.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires est en hausse de 33,8% (+1 642 M€), grâce aux activités Freight Forwarding (+1 245 M€ / +63%) qui bénéficie d'un niveau de prix très élevé, et Contract Logistics (+232 M€ / +16%) et dans une moindre mesure grâce aux métiers Road Transport (+85 M€ / +17 %) et Distribution & Express (+67 M€ / +8%).

– EBITDA

L'EBITDA progresse de 140 M€.

À périmètre et taux de change constants il progresse de 112 M€. Cette amélioration tient principalement au Freight Forwarding (+104 M€) et à Distribution & Express (+11 M€), en lien avec la croissance de leur activité.

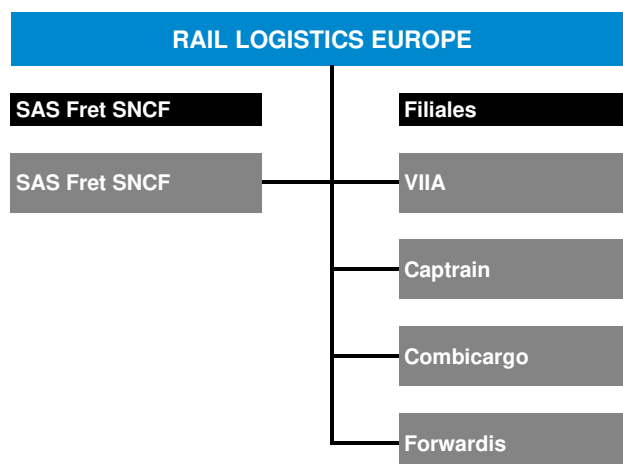
– Les investissements nets tout comme les investissements tous financements ne présentent pas d'évolution significative au cours de la période.

Perspectives du second semestre 2022

– Si la dynamique des opérations est bonne dans l'ensemble des métiers et des pays, le niveau d'incertitude macro-économique demeure néanmoins élevé, notamment en ce qui concerne les répercussions de la crise sanitaire en Chine, les mouvements inflationnistes,

et la tension importante sur les capacités notamment maritimes.

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 2022	1er semestre 2021	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	817	745	72
b) Chiffre d'affaires interne	42	59	-17
a+b Chiffre d'affaires	859	804	55
c) EBITDA externe	86	85	1
d) EBITDA interne	3	26	-22
c+d EBITDA	90	111	-21
EBITDA / Chiffre d'affaires	10,4%	13,7%	
Investissements nets	21	29	-7
Investissements tous financements	20	27	-7

Faits marquants

SAS Fret SNCF

– Un niveau d'activité en ligne avec les prévisions malgré une tension présente sur les ressources et des aléas opérationnels.

– Un bon dynamisme sur le marché des céréales et des sucres depuis le début de l'année ainsi que sur le BTP et les minéraux.

– Un développement du transport combiné en avance sur les prévisions.

– Des marchés de la chimie et de l'automobile qui restent en retrait.

Captrain

– Demande globalement forte (sidérurgie, pétrochimie, combiné...) à l'exception de l'automobile dont les niveaux de production restent très bas (crise des semi-conducteurs qui se poursuit) et tensions sur les ressources (locomotives et conducteurs).

– Hausse des prix de l'énergie très prégnante dans toute l'Europe. Les négociations menées avec les clients entraînent une montée progressive des tarifs en répercussion de cette hausse. L'impact net reste négatif au premier semestre.

- Indisponibilités de l'infrastructure en Allemagne dans la vallée du Rhin (nombreux travaux) et taux d'annulation de trafics de près de 30% (impact sur Railtraxx et CTD).
- Aides sectorielles en Espagne pour la première fois.
- Acquisition de Takargo (Portugal) le 30 juin permettant de compléter le réseau Captrain et de constituer un ensemble de 700 M€ de chiffre d'affaires en 2022, délivrant de nouvelles opportunités business. « Avec Takargo, Captrain entend poursuivre le développement de son réseau et renforcer sa position dans la péninsule ibérique en capitalisant sur un partenariat fructueux avec Captrain España. Takargo nous permettra aussi d'accompagner le besoin de solutions décarbonées sur le corridor Atlantique pour les trafics conventionnels et combinés de nos clients » F. Delorme.

Forwardis

- Développement au-dessus de l'ambition budgétaire avec des projets commerciaux notables (Total Énergies, Veolia, développement GC de Fret SNCF), ainsi qu'un accompagnement des trafics de l'armée française vers l'est de l'Europe.
- Problèmes opérationnels du site Fret de Woippy, qui affectent les circulations franco-allemandes, le service de wagon isolé Forwardnet reliant Woippy à la Ruhr et les trafics de sucre.
- Travaux au port de Rouen affectant les trafics céréales en France.

Combicargo

Poursuite de la dynamique de croissance des volumes (activités Combiné et Navitrucking) dans la continuité de fin 2020 et 2021, avec un taux de report modal toujours élevé (28%).

VIIA

- Très haut niveau d'activité chez Lorry Rail qui continue de dépasser ses objectifs d'activité avec la ligne Bettembourg–Le Boulou.
- Montée en fréquence sur Calais–Le Boulou, avec des flux industriels en complément des flux actuels et avec un taux de remplissage en croissance.
- Reprise en avril de la ligne Bettembourg–Barcelone et bon démarrage de la ligne Gennevilliers–Le Boulou.
- Attribution de l'appel à manifestation d'intérêt Sète–Calais et du terminal d'autoroute ferroviaire de Sète.

Résultats du premier semestre 2022

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2022 de Rail Logistics Europe est en hausse de 55 M€ (6,8%) par rapport à 2021.

Toutes les activités contribuent à cette croissance, à l'exception de Fret SNCF dont le chiffre d'affaires est en recul 3 M€, essentiellement dans les secteurs de la sidérurgie et de la chimie.

– EBITDA

L'EBITDA recule de 21 M€. La hausse du prix de l'énergie affecte la rentabilité de la plupart des filiales de transport, dont particulièrement Captrain et Fret SNCF.

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

Perspectives du second semestre 2022

SAS Fret SNCF

- Des perspectives au-dessus de l'ambition budgétaire avec une confirmation attendue du dynamisme des marchés céréales et sucres, combiné, BTP et minéraux.
- Un marché de la chimie qui reste difficile et ceux de l'automobile et des produits de grande consommation en retrait.

Captrain

- Poursuite du développement de synergies intragroupe sur les trafics internationaux.
- Hausse de l'énergie compensée en grande partie par la répercussion aux clients et par le plan de résilience en France.
- Sélectivité sur le portefeuille de contrats clients en complément des négociations tarifaires.
- Arrivée des aides liées à la crise sanitaire en Italie.

Forwardis

Saisie des opportunités liées à la désorganisation des chaînes logistiques provoquée par la guerre en Ukraine.

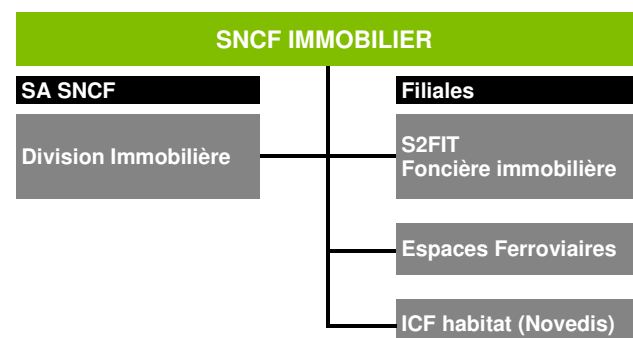
Combicargo

- Poursuite de la tendance du premier semestre au travers de la maîtrise des fondamentaux opérationnels.
- Aides au transport combiné complémentaires pour les trafics 2022.

VIIA

- Cession bail de 240 wagons UIC au 1^{er} juillet 2022.
- Refinancement des 149 wagons NA de Lorry Rail d'ici la fin d'année.
- Projet de mise en œuvre du terminal de Sète.
- Poursuite de la tendance du premier semestre au travers de la maîtrise des fondamentaux opérationnels dans un contexte contraint en capacité sur le réseau.
- Aides au transport combiné complémentaires pour les trafics 2022.

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 2022	1er semestre 2021	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	20	16	4
b) Chiffre d'affaires interne	369	309	60
a+b Chiffre d'affaires	389	325	65
c) EBITDA externe	94	98	-4
d) EBITDA interne	1	1	0
c+d EBITDA	95	99	-4
EBITDA / Chiffre d'affaires	24,5%	30,5%	
Investissements nets	11	7	4
Investissements tous financements	9	7	2

Faits marquants

– Valorisation et développement urbain

- Signature le 10 mai dernier par la ville de Sète et Sète Agropole Méditerranée d'un protocole d'accord sur la valorisation d'emprises SNCF situées sur la commune de Sète. La ville et la communauté d'agglomération analyseront ainsi le devenir de plus de 30 hectares de fonciers SNCF identifiés comme potentiellement inutiles aux activités ferroviaires.

- Fort appétit pour les activités logistiques. Une négociation est en cours qui aboutirait à un avancement de deux ans de la cession du site des Gobelins (Paris 13e) aux opérateurs qui prévoient d'y développer de la logistique sous dalle pour 70 000 m² et de construire deux immeubles tertiaires de 20 000 m² chacun.

– Gestion

- Après le renouvellement des contrats de gaz pour les années 2022 à 2025, conclusion des nouveaux contrats d'achat d'électricité bâtiments pour les 4 années à venir. Dans les deux cas, SNCF a choisi une formule d'achats fractionnés pour profiter des opportunités de marché et pour mieux maîtriser notre exposition aux risques.

- Mise en place de contrats cadre permettant la construction de bâtiments préconçus et préfabriqués en usine. Ils devraient permettre une réduction des délais de réalisation de 7 à 9 mois et une baisse des coûts. Ils offrent également une qualité identique, voire supérieure aux constructions « en dur » : isolation thermique et acoustique, label E+C- en termes de basse consommation.

- Centres de formation. Le campus SNCF Réseau de Bordeaux-Bègles livré le 12 janvier a obtenu une certification HQE Bâtiment durable niveau Très performant pour la phase de réalisation. Le campus totalise plus de 12 000 m² de bâtiments et 6 000 m² de plateaux techniques externes pour l'accueil de 220 stagiaires / jour. Le campus de formation de Saint-Priest (près de Lyon) a été livré le 4 février à SNCF Réseau. Pour la première fois un bâtiment est livré en « full FM » intégrant non seulement le bâtiment mais également les services aux stagiaires. Ce campus totalise 39 500 m² de bâtiments et 2 500 m² de halles techniques ; il accueillera 290 stagiaires / jour.

- SNCF Sud Azur, nouvelle filiale de SNCF Voyageurs, a délégué à SNCF Immobilier l'amélioration du centre de maintenance de Nice Saint-Roch. Une opération d'environ 50 M€ sur 4,2 hectares, qui devra être achevée dans un délai record pour satisfaire une mise

en service au 15 décembre 2024, date de démarrage de l'exploitation de la concession par SNCF Sud Azur.

– Logements

- ICF Habitat La Sablière a annoncé la construction de 160 logements, dont 136 logements sociaux et 24 logements intermédiaires, dans le futur quartier Hébert (Paris 18^e). La moitié de la programmation sociale de cette vaste opération de requalification est ainsi engagée.

- ICF Habitat La Sablière a inauguré à Chelles (77) deux nouvelles résidences construites dans le quartier des Arcades Fleuries. Elles ont accueilli les locataires de résidences construites dans les années 60 et dont la démolition est programmée à l'été 2022. Sera lancée ensuite la construction de 250 logements sociaux et privés, d'une pension de famille et d'un centre de soin d'ici à 2025.

Résultats du premier semestre 2022

– Chiffre d'affaires

Entre 2021 et 2022 le chiffre d'affaires de SNCF Immobilier est en hausse de 65 M€ soit +19,9%. Cette évolution s'explique principalement par la centralisation sur ce périmètre au 1^{er} janvier 2022 de la maintenance immobilière du Groupe, auparavant comptabilisée dans les différentes SA, ainsi que par l'augmentation du coût des fluides refacturés aux SA.

– EBITDA

L'EBITDA s'établit à 95 M€ en 2022 contre 99 M€ en 2021.

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

Perspectives du second semestre 2022

– Valorisation et développement urbain

- Poursuite des négociations pour aboutir à une nouvelle trajectoire en Île-de-France.

- Engagement de la rénovation d'un immeuble rue de Rome (Paris) de la filiale S2FIT dans une optique de valorisation.

– Gestion immobilière

- Révision des projets pour rester dans les budgets malgré la hausse des coûts.

- Ré-internalisation des missions à forts enjeux stratégiques ou très spécifiques à SNCF Immobilier (mutabilité, logements Réseau, MOA).

- Passage à des espaces dynamiques sur le campus de Saint-Denis permettant d'économiser 20 000 m².

- Poursuite des réflexions sur la stratégie énergie carbone et mise en œuvre de mesures immédiates notamment pour l'hiver prochain.

3. INVESTISSEMENTS ET ENDETTEMENT NET

3.1 INVESTISSEMENTS

En millions d'euros	1er semestre 2022	1er semestre 2021	Évolution	
Investissements tous financements	4 342	4 662	-320	-7%
Cessions	97	147	-50	-34%
Investissements nets des cessions	4 245	4 516	-271	-6%

Le niveau des investissements tous financements, en diminution de 320 M€ par rapport à 2021, s'établit en 2022 à 4 342 M€. La cession en 2021 du groupe Ermewa explique plus du tiers de l'évolution. Le reliquat de la baisse se retrouve essentiellement dans le recul des acquisitions et rénovations de matériel roulant.

Le montant des cessions est en diminution de 50 M€ par rapport à 2021 ; les cessions de l'exercice se composent principalement de biens immobiliers et de matériels de transport.

3.2 ENDETTEMENT NET DU GROUPE

En millions d'euros	30/06/2022	31/12/2021	Évolution
Dette non courante	68 108	73 006	-4 897
Créance non courante	-38 615	-30 403	-8 212
Dette nette non courante entrant dans le calcul de l'endettement net	29 494	42 602	-13 109
Dette courante	8 488	8 878	-390
Créance courante	-13 668	-15 184	1 516
Dette nette courante entrant dans le calcul de l'endettement net	-5 180	-6 306	1 126
Endettement net	24 314	36 296	-11 982
Endettement net / EBITDA	4,1	8,4	
Gearing (Endettement net / Fonds propres)	0,9	2,5	

L'endettement net s'élève à 24 314 M€ au 30 juin 2022, soit un gearing (Endettement net / Fonds propres) de 0,9 (2,5 au 31 décembre 2021). Le ratio endettement net sur EBITDA (calculé sur 12 mois glissants) passe de 8,4 au 31 décembre 2021 à 4,1 au 30 juin 2022.

La trésorerie nette du groupe SNCF s'élève à 8 418 M€ au 30 juin 2022 (8 481 M€ au 31 décembre 2021). Elle est constituée de la trésorerie et équivalents de trésorerie pour 9 579 M€ (10 772 M€ au 31 décembre 2021) diminué des dettes de trésorerie et trésorerie passive pour 1 161 M€ (2 291 M€ au 31 décembre 2021).

Au cours du premier semestre 2022, l'endettement net a été affecté par les variations suivantes :

Endettement net à l'ouverture	36 296
CAF	-2 575
Investissements nets	1 053
Cessions	-97
Dividendes reçus des entreprises mises en équivalence	-8
Remboursement des obligations locatives et intérêts associés	495
Opérations sur le périmètre	12
Variation du BFR d'exploitation	53
Dividendes versés	142
Variation de juste valeur, coût amorti, écart de conversion	-1 091
Variation du BFR d'impôt	15
Reprise de la dette SNCF Réseau par l'État	-10 000
Autres	19
Endettement net à la clôture	24 314

3.3 SOURCES DE FINANCEMENT ET GESTION DE LA DETTE

Les dettes non courante et courante diminuent de respectivement 4 897 M€ et 390 M€.

Ces variations proviennent essentiellement :

- du remboursement d'emprunts obligataires pour un montant de -4 431 M€ ;
- de la variation de juste valeur pour -1 585 M€ ;
- de la diminution des dettes de trésorerie pour -1 146 M€ ;
- d'une nouvelle subvention financière d'un montant de 2 170 M€ en lien avec la reprise partielle par l'État à hauteur de 10 000 M€ de la dette de SNCF Réseau (voir note 2.1 des comptes consolidés).

La créance non courante augmente de 8 212 M€ et la créance courante diminue de 1 516 M€.

Ces variations proviennent essentiellement :

- d'une nouvelle créance CDP (Caisse de la Dette Publique) d'un montant de 12 170 M€ en lien avec la reprise partielle par l'État à hauteur de 10 000 M€ de la dette de SNCF Réseau (voir note 2.1 des comptes consolidés)
- du remboursement de la créance CDP pour -2 971 M€ ;
- de la baisse de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour -1 192 M€ ;
- de la diminution des dépôts versés pour -584 M€ ;
- de la variation de juste valeur pour -511 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-	Stable	16-juin-22
Moody's	Aa3	Stable	2-mai-22
Fitch Ratings	A+	Négative	30-nov.-21

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

Aucune prise de participation significative n'a été opérée au cours du premier semestre 2022.

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 2022	1er semestre 2021	Variation
Compensations tarifaires régionales	18	12	5
Prestations de services pour les Autorités Organisatrices (Régions et Île-de-France Mobilités)	3 490	3 474	16
Tarifs sociaux	8	-	8
Défense	73	70	4
Trains d'Équilibre du Territoire (TET)	111	106	5
Redevance d'accès TER et TET	1 012	981	31
Total	4 713	4 643	70

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 2022	1er semestre 2021	Variation
Subventions d'exploitation	187	120	66
Encaissement sur actifs financiers de concession	801	935	-134
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles (1)	2 130	3 010	-881
Compensation tarifaire liée à l'activité fret	78	80	-2
Trains d'Équilibre du Territoire (TET)	111	106	5
Total	3 306	4 251	-946

(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

	30/06/2022	30/06/2021		Variation	Variation à périmètre constant	
SNCF Réseau	57 148	57 547	-0,7%	-399	-0,7%	-399
SNCF Gares & Connexions	5 213	5 070	+2,8%	144	+2,8%	144
Transilien	14 196	14 407	-1,5%	-212	-1,5%	-212
TER	28 631	28 423	+0,7%	209	+0,7%	209
TGV - Intercités	21 689	22 743	-4,6%	-1 054	-4,0%	-903
Direction industrielle	10 673	10 639	+0,3%	35	+0,3%	35
Voyageurs autres	498	480	+3,7%	18	+3,7%	18
Keolis	68 233	66 610	+2,4%	1 623	+3,8%	2 472
Geodis	45 937	41 637	+10,3%	4 300	+9,3%	3 856
Rail Logistics Europe	9 212	9 204	+0,1%	8	+0,1%	8
Marchandises & Logistique autres	-	1 216	-100,0%	-1 216	-	-
SNCF Immobilier	1 648	1 610	+2,3%	37	+2,3%	37
Corporate	9 463	9 548	-0,9%	-86	-0,9%	-86
TOTAL	272 539	269 134	+1,3%	3 406	+1,9%	5 178

6.2 PRINCIPAUX ACCORDS SIGNÉS EN 2022

Un accord en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés a été signé le 31 janvier 2022 sur le périmètre des cinq sociétés SNCF.

Une mise à jour du Statut a été approuvée le 9 juin 2022 par le Conseil d'administration de la SA SNCF.

ENJEUX ET PERSPECTIVES

Le Groupe et ses différentes activités font preuve de résilience en 2022 mais vont devoir faire face à un contexte et un environnement économique dégradés en 2023.

Les activités Voyageurs et Logistique présentent des perspectives encourageantes pour la fin d'année :

– Côté voyageurs, l'été affiche des niveaux de réservation élevés, dépassant de 10% les niveaux de 2019 sur certaines destinations. L'entreprise mobilise l'intégralité de ses rames pour faire rouler plus de 800 trains (TGV et Intercités) par jour lors des périodes de grands départs.

– L'activité de GEODIS est dynamique sur l'ensemble des métiers et secteurs géographiques, malgré une incertitude liée aux répercussions de la crise sanitaire en Chine et aux tensions sur les capacités maritimes.

Le contexte géopolitique et la dégradation macro-économique actuelle constituent néanmoins des zones de risques pour la fin d'année et *a fortiori* pour l'année 2023. Le Groupe portera une attention particulière au renchérissement du coût de ses investissements, à la diminution de sa couverture face au risque énergie ainsi qu'aux effets potentiels sur la demande qui pourraient être induits par un ralentissement de la croissance.

30 juin 2022

02 –
COMPTES
CONSOLIDÉS
SEMESTRIELS
RÉSUMÉS
GROUPE SNCF

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ	26	3.4 AUTRES ÉLÉMENTS	39
ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DES GAINS ET PERTES COMPTABILISÉS DIRECTEMENT EN CAPITAUX PROPRES	27	4. ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS	39
ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	28	4.1 ÉCARTS D'ACQUISITION	39
TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS	29	4.2 IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION	40
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS	30	4.3 TESTS DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS	42
NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS	32	4.4 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	46
1. RÉFÉRENTIEL COMPTABLE	32	5. CAPITAUX ET FINANCEMENTS	47
1.1 APPLICATION DES IFRS	32	5.1 GESTION DE LA TRÉSORERIE EN SITUATION DE CRISE	47
1.2 MÉTHODES D'ÉVALUATION SPÉCIFIQUES AUX ARRÊTÉS INTERMÉDIAIRES	34	5.2 GESTION DE LA RÉFORME DES TAUX D'INTÉRÊTS DE RÉFÉRENCE	47
2. FAITS MARQUANTS	34	5.3 COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET	48
2.1 FAITS MARQUANTS DU PREMIER SEMESTRE 2022	34	5.4 CALCUL DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET	49
2.2 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	35	5.5 RAPPROCHEMENT AVEC LES FLUX DE TRÉSORERIE DES ACTIVITES DE FINANCEMENT	51
3. PERFORMANCE DE LA PÉRIODE	35	5.6 CAPITAUX PROPRES	52
3.1 INFORMATION PAR SECTEUR	35	6. RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES	53
3.2 CHIFFRE D'AFFAIRES	37	6.1 TRANSACTIONS AVEC L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS	53
3.3 ACCORDS DE CONCESSION DE SERVICES	38	7. ENGAGEMENTS HORS BILAN	53
		8. PÉRIMÈTRE	55

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	30/06/2022	30/06/2021
Chiffre d'affaires	3	20 270	16 060
Achats et charges externes	3	-8 722	-6 631
Charges de personnel		-7 804	-7 307
Impôts et taxes		-842	-799
Autres produits et charges opérationnels		82	71
EBITDA		2 983	1 394
Dotations aux amortissements	4.2	-1 957	-1 886
Variation nette des provisions	4.4	51	103
Résultat opérationnel courant		1 077	-389
Résultat de cession d'actifs	4.2	4	37
Pertes de valeur	4.3	26	11
Résultat opérationnel		1 107	-341
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		25	0
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		1 132	-341
Coût financier net des avantages du personnel	1.2.1	215	37
Coût de l'endettement financier net et autres	5	-338	-469
Résultat financier		-123	-432
Résultat des activités ordinaires avant impôt		1 008	-773
Impôt sur les résultats		-69	-103
Résultat net des activités ordinaires		940	-876
Résultat net d'impôt des activités abandonnées		-	-
Résultat net de la période		940	-876
Résultat net - Part du groupe		928	-780
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		12	-95

Les notes 1 à 8 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels.

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

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2022	30/06/2021
Résultat net de la période	940	-876
Variation des écarts de conversion	54	58
Impôts sur variation des écarts de conversion	3	-2
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	1 411	510
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	-16	-6
Variation de juste valeur des coûts de couverture	16	105
Impôts sur variation de juste valeur des coûts de couverture	0	0
Quote-part dans les autres éléments du résultat global recyclables des entreprises mises en équivalence	3	0
Total des éléments qui seront reclassés (ou recyclables) ultérieurement en résultat net	1 471	666
Écarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	606	219
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies	-17	8
Variation de valeur des instruments de capitaux propres à la juste valeur par capitaux propres	-1	-1
Quote-part dans les autres éléments du résultat global non recyclables des entreprises mises en équivalence	4	-3
Total des éléments qui ne seront pas reclassés (ou non recyclables) ultérieurement en résultat net	592	223
Total des gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	2 064	889
Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres de la période	3 003	13
<i>Dont part du Groupe (ou des propriétaires de la société mère)</i>	<i>2 908</i>	<i>61</i>
<i>Dont part des intérêts minoritaires (ou des participations ne donnant pas le contrôle)</i>	<i>96</i>	<i>-47</i>

Les notes 1 à 8 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels.

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

ACTIF CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	30/06/2022	31/12/2021
Écarts d'acquisition	4.1	2 345	2 285
Immobilisations incorporelles		2 077	2 114
Droits d'utilisation relatifs aux contrats de location	4.2	3 568	3 425
Immobilisations corporelles	4.2	51 964	52 587
Actifs financiers non courants	5	40 620	32 364
Titres mis en équivalence		837	1 014
Impôts différés actifs		4 537	4 592
Actifs non courants		105 948	98 382
Stocks et en-cours		1 451	1 385
Créances d'exploitation		11 311	9 649
Actifs d'exploitation		12 762	11 034
Actifs financiers courants	5	4 169	4 535
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5	9 579	10 772
Actifs courants		26 510	26 341
Actifs détenus en vue d'être cédés	4.2.6	187	-
Total de l'actif		132 645	124 723

PASSIF CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	30/06/2022	31/12/2021
Capital		1 000	1 000
Réserves consolidées		25 183	12 754
Résultat Groupe		928	890
Capitaux propres - Part du Groupe		27 111	14 645
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		72	40
Capitaux Propres totaux		27 183	14 685
Engagements envers le personnel non courants	1.2.1	1 792	2 579
Provisions non courantes	4.4	972	1 121
Passifs liés à des immobilisations de concession hors champ IFRIC 12		2 339	2 363
Passifs financiers non courants	5	69 430	74 006
Obligations locatives non courantes		2 815	2 677
Impôts différés passifs		178	175
Passifs non courants		77 525	82 921
Engagements envers le personnel courants	1.2.1	168	167
Provisions courantes	4.4	148	144
Dettes d'exploitation		18 201	17 025
Passifs d'exploitation		18 517	17 335
Passifs financiers courants	5	8 490	8 880
Obligations locatives courantes		928	902
Passifs courants		27 936	27 118
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	4.2.6	-	-
Total du passif et des capitaux propres		132 645	124 723

Les notes 1 à 8 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	Couvertures 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
Capitaux propres publiés au 01/01/2021	1 000	-4 079	-612	-68	-303	-1 626	-96	10 316	12 691	4	12 696
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	-	-	-780	-780	-95	-876
Gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-	-	189	-1	51	497	105	-0	841	48	889
Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-	-	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
Capitaux propres publiés au 30/06/2021	1 000	4 079	-422	-69	-253	-1 132	9	9 426	12 639	27	12 665
Capitaux propres publiés au 31/12/2021	1 000	4 079	-376	-70	-199	-800	19	10 992	14 645	40	14 685
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	-	-	928	928	12	940
Gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-	-	520	-0	62	1 379	16	3	1 980	84	2 064
Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-	-	520	-0	62	1 379	16	931	2 908	96	3 003
Dividendes versés (**)	-	-	-	-	-	-	-	-135	-135	-	-135
Dividendes des filiales	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-14	-14
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	-	-	-0	-0	6	6
Variations de périmètre, des minoritaires et des engagements de rachat de minoritaires (*)	0	-0	1	0	-1	0	-	-280	-279	-54	-334
Autres variations (***)	-	-	1	-0	-	-26	-	9 998	9 972	-1	9 972
Capitaux propres publiés au 30/06/2022	1 000	4 079	146	-71	-138	553	35	21 506	27 111	72	27 183

(*) Dont variation des engagements de rachat des minoritaires sur Eurostar Group (voir note 2.1.5)

(**) Les dividendes versés correspondent aux versements réalisés au fonds de concours de l'État (voir note 5.6).

(***) Dont reprise par l'Etat de la dette de SNCF Réseau pour 10Md € au 1er janvier 2022 (voir note 2.1.3).

Les notes 1 à 8 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

<i>en millions d'euros</i>	Notes	30/06/2022	30/06/2021
Résultat net de la période	CR⁽¹⁾	940	-876
Éliminations :			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées	CR ⁽¹⁾	-25	-0
de la charge (produit) d'impôt différé		21	-46
des amortissements, pertes de valeur et provisions		1 650	1 706
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)		-4	27
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution		-7	-42
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt		2 575	769
Éliminations :			
de la charge (produit) d'impôt courant		47	150
du coût de l'endettement financier net		347	457
des produits de dividendes		-2	-2
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt		2 967	1 373
Incidence de la variation du BFR		-53	-430
Impôts (décaissés) encaissés		-62	-40
Dividendes reçus		10	13
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	5	2 862	916
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise		-6	-123
Cessions de filiales nettes de la trésorerie cédée		1	2
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.2	-3 041	-3 628
Intérêts d'emprunts capitalisés	4.2	-115	-118
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		97	147
Nouveaux actifs financiers de concession net des passifs de concession	3.3	-828	-1 073
Encaissement sur actifs financiers de concession net des passifs de concession		801	935
Encaissement des créances financières de location		0	0
Acquisition d'actifs financiers		-5	-0
Cession d'actifs financiers		-1	1
Variation des prêts et avances consentis		149	32
Variation des actifs de trésorerie		584	575
Subventions d'investissement reçues		2 130	3 010
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	5	-233	-241

<i>en millions d'euros</i>	Notes	30/06/2022	30/06/2021
Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres		8	29
Émission d'emprunts		568	3 181
Remboursements d'emprunts nets des créances CDP (Caisse de la dette publique)		-2 031	-986
Encaissements sur créances PPP (Partenariats publics privés)		92	139
Décaissements sur dettes PPP (Partenariats publics privés)		-92	-141
Intérêts financiers nets versés		-571	-548
Remboursements des obligations locatives		-496	-476
Intérêts payés sur obligations locatives		-70	-68
Dividendes payés aux actionnaires du groupe	Varcap ⁽²⁾	-135	-0
Dividendes payés aux minoritaires		-7	-3
Variation des dettes de trésorerie		-1 146	-692
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		-3 879	435
Incidence de la variation des taux de change		18	23
Incidence des changements de principes comptables		0	5
Incidence des variations de juste valeur		4	-7
Variation de trésorerie		-1 227	1 131
Trésorerie d'ouverture	5	10 384	7 519
Trésorerie de clôture	5	9 157	8 651

(1) Compte de résultat consolidé.

(2) Tableau de variation des capitaux propres consolidés.

Les notes 1 à 8 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels.

NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS

Les notes 1 à 8 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 2022 au 30 juin 2022 ont été arrêtés par le Conseil d'administration du groupe SNCF du 28 juillet 2022.

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

La « SNCF SA » désigne la Société nationale SNCF, société tête de groupe.

1.1 APPLICATION DES IFRS

Les principes comptables retenus pour l'élaboration des comptes consolidés semestriels au 30 juin 2022 du Groupe SNCF sont ceux retenus pour l'exercice clos au

31 décembre 2021 adaptés des nouvelles normes et interprétations adoptées par la Commission Européenne et applicables.

Les comptes consolidés semestriels au 30 juin 2022 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 2021.

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 2022 ;

- des options retenues et exemptions utilisées pour l'établissement des comptes de la période close au 30 juin 2022. 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 2022

Les amendements aux normes et interprétations ainsi que les nouvelles normes publiées et applicables à compter du 1er janvier 2022 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 : Règlement (UE) 2021/1421 du 30 août 2021. 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 2022.
Amendements à la norme IAS 37 "Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels relatifs à la comptabilisation des provisions pour contrats déficitaires	Publication par l'IASB : 14 mai 2020 Homologation par l'UE : règlement (UE) 2021/1080 du 28 juin 2021. L'IASB a publié des amendements à la norme IAS 37 "Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels" qui précisent les coûts qu'une entreprise doit inclure pour déterminer si un contrat est déficitaire. Les amendements modifient la norme IAS 37 pour préciser que les coûts d'exécution d'un contrat incluent à la fois les coûts marginaux, tels que les coûts de la main-d'œuvre directe et des matières, et l'imputation d'autres coûts directement liés au contrat, comme par exemple l'imputation de la charge d'amortissement relative à une immobilisation corporelle utilisée entre autres pour l'exécution du contrat. Les amendements sont applicables aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2022	Aucun impact significatif n'a été relevé au 30 juin 2022. Les provisions pour contrats déficitaires ne présentent pas un caractère significatif (Cf note Provisions)
Interprétation IFRIC relative à la comptabilisation des développements connexes d'adaptation ou de personnalisation des programmes mis à disposition dans le cadre d'un contrat de service logiciel (SaaS).	Publication par l'IASB : avril 2021 Les développements connexes d'adaptation ou de personnalisation des programmes mis à disposition dans le cadre d'un contrat de service logiciel (SaaS) sont des charges de l'exercice si l'entreprise ne contrôle pas leur code, en en détenant, par exemple, la propriété intellectuelle. La charge relative à ces développements connexes sera étalée sur la durée du contrat de prestation si elle ne peut être distinguée du service logiciel lui-même.	Le groupe SNCF n'a pas pu, compte-tenu de la revue complète des projets informatiques immobilisés qu'elle nécessite, finaliser au 30 juin la valorisation de l'impact du changement de méthode. La collecte des données est toutefois très avancée et l'impact final ne devrait pas être très significatif au regard des périmètres restant à traiter.

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation de normes et interprétations d'applications obligatoires à compter d'un exercice postérieur au 30 juin 2022 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 2021. Ils s'appliquent aux comptes consolidés semestriels à l'exception de ceux relatifs aux 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

Les sociétés du groupe SNCF ont pu recourir au dispositif de l'activité partielle dès la mi-mars 2020 dans le contexte de la crise sanitaire Covid-19. Toutefois, l'activité partielle a été réduite sur ce premier semestre 2022 : elle se traduit par une diminution de 5 M€ du coût 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 2022 pour les 5 sociétés SNCF (hors filiales) issues de la réforme ferroviaire qui sont les principales contributrices du groupe SNCF.

Les engagements envers le personnel ont diminué de 786 M€ sur ce premier semestre 2022, dont 579 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 0,92% au 31 décembre 2021 à 3,54% au 30 juin 2022, et du taux d'inflation qui passe de 1,80% au 31 décembre 2021 à 2,10% au 30 juin 2022, et de la mise à jour des autres hypothèses actuarielles et des écarts d'expérience.

Concernant les 5 sociétés ci-dessus, le gain actuariel résultant de l'évolution des taux d'actualisation et d'inflation ressort à 579 M€ et affecte le résultat financier à hauteur de 198 M€ et les réserves non recyclables à hauteur de +381 M€.

La mise à jour des autres hypothèses actuarielles (taux d'augmentation des salaires, taux d'adhésion au dispositif de cessation progressive d'activité) génère également un gain actuariel de 16 M€, dont 18 M€ imputés en résultat financier et -2 M€ en réserves non recyclables.

Enfin les ajustements liés à l'expérience génèrent 30 M€ de gains actuariels, dont 17 M€ imputés en résultat financier et 13 M€ en réserves non recyclables.

Concernant les principales autres entités contributrices, l'évolution des taux d'actualisation et d'inflation génère également un gain actuariel de 214 M€ affectant les réserves non recyclables, notamment sur Eurostar (174 M€), Geodis (30 M€) et Keolis (10 M€).

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 2022, les perspectives de résultats futurs qui participent à l'évaluation de la probabilité de récupération des impôts différés actifs restent inchangées et correspondent à la trajectoire financière présentée en conseil d'administration du 29 juillet 2021. Au titre de l'exercice 2022, cette trajectoire conduit à constater un taux effectif d'impôt de 0% au niveau du groupe d'intégration fiscale et à ne pas faire évoluer de façon significative les montants d'impôts différés reconnus.

A compter de 2022, la charge d'impôt n'intègre plus de taxe sur les entreprises ferroviaires (TREF), supprimée par l'Assemblée Nationale le 14 octobre 2021.

2. FAITS MARQUANTS

2.1 FAITS MARQUANTS DU PREMIER SEMESTRE 2022

2.1.1 Crise sanitaire de la Covid-19

L'activité du groupe SNCF est moins affectée par les conséquences de la crise sanitaire du Covid-19 depuis le début de l'exercice 2022.

Le métier Voyageurs enregistre une reprise progressive de son activité principalement portée par la clientèle loisirs.

SNCF a toutefois poursuivi son plan d'économies et maintenu ses efforts pour s'adapter au nouveau contexte économique et continuer le développement de ses activités.

2.1.2 Conflit en Ukraine

Le conflit consécutif à l'invasion de l'Ukraine par la Fédération de Russie, débutée le 24 février 2022, n'a pas de conséquence directe sur le groupe, ce dernier ne développant aucune activité dans les pays belligérants ou faisant l'objet de sanctions économiques. Le groupe subit néanmoins les conséquences de la hausse des prix de l'électricité et du gazole qui en résultent. Toutefois, au 30 juin 2022, ces hausses ne constituent pour aucune des UGT définies par le groupe des indicateurs de perte de valeur (Cf note 4.3. Tests de valeur des actifs immobilisés). Par ailleurs, nous n'avons pas noté d'impact significatif au 30 juin 2022 de l'évolution du coût des autres matières premières.

2.1.3 Reprise partielle de la dette SNCF Réseau par l'État

Le 1er janvier 2022, l'État a repris un montant de 10 Md € de dettes, en valeur nominale de remboursement, à SNCF Réseau conformément aux dispositions de la loi de Finances initiale pour 2022.

Les modalités de cette reprise sont identiques à celles mises en œuvre lors de la première phase de reprise d'un montant de 25 Md € intervenue au 1er janvier 2020.

Le montant de la subvention financière s'élève à 2,2 Md€ au 01/01/2022.

Cette reprise conduit à une diminution de l'EFN de 10 Md€ et à une diminution des charges financières annuelles de l'ordre de 280 M€.

2.1.4 Suivi du plan de relance ferroviaire

La mise en œuvre du plan de relance du ferroviaire engagé par l'État en 2020 s'est poursuivie au 1er semestre 2022. Un montant de 1 068 M€ a été versé le 4 mars 2022 par l'État à SNCF Réseau par le fonds de concours. Il fait suite au montant de 1 645 M€ versé au 1er semestre 2021. Un montant complémentaire de 693 M€ devrait être versé au second semestre 2022 afin d'atteindre le montant total de 1 761 M€ prévu au titre des versements 2022.

2.1.5 Création de Eurostar Group

Les Conseils d'Administration de SNCF SA (25 janvier 2022), SNCF Voyageurs (1er février 2022) et de SVD (3 février 2022) ont validé la finalisation du projet Greenspeed, actant le rapprochement de Eurostar et Thalys.

En avril 2022, ce rapprochement s'est traduit par la constitution de la holding de tête de droit belge, Eurostar Group, par apport de la totalité des titres Eurostar et Thalys. Au terme de l'opération, le groupe SNCF continue de contrôler Eurostar et Thalys au travers d'Eurostar Group, détenu à hauteur de 55,75%.

Les actionnaires minoritaires conservent une option de vente sur la totalité de leurs parts (note 5.5).

2.1.6 Projet de cession de la filiale AKIEM

Le groupe SNCF envisage la cession totale d'Akiem et de ses filiales. Au 30 juin 2022, le processus d'appel à candidatures a évolué de telle sorte que la cession est devenue hautement probable. Conformément aux dispositions de la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées », les titres mis en équivalence de cette filiale sont reclassés sur les lignes « Actifs détenus en vue d'être cédés » (note 4.2.6).

2.2 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants :

2.2.1 Acquisition du groupe singapourien Keppel Logistics par la filiale Geodis

En date du 1^{er} juillet 2022, Geodis a acquis 100% des titres du Groupe singapourien Keppel Logistics. Cette opération renforce les activités de logistique contractuelle et les services de e-commerce en Asie-Pacifique.

2.2.2 Opération de cession bail par VIIA, filiale de RLE

La société VIIA, filiale de RLE, a mis en place une opération de cession bail en date du 1er juillet 2022, d'un montant de 73 M€.

Cette opération sera comptabilisée en application de la norme IFRS 9 en dette financière.

3. PERFORMANCE DE LA PÉRIODE

3.1 INFORMATION PAR SECTEUR

3.1.1 Détermination des secteurs présentés

L'activité du groupe SNCF est 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 38 entreprises ferroviaires circulant sur le réseau ferré national et 14 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 : Sferis, Altametriz, Eurailscout, SNCF Immoréseau et Terralpa.

- 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.

– **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).
- TGV-Intercités : activités de transport de voyageurs porte-à-porte en France et en Europe via la SA Voyageurs (TGV, OUIgo, Intercités), des coopérations européennes (Alleo avec la DB, etc...) et ses filiales (Eurostar, Thalys, Lyria, OUIGO España...) et de

distribution de produits liés au voyage (dont la filiale SNCF Connect).

- 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 de voyageurs et de services de mobilités 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.

– **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, Distribution & Express, Road Transport, Contract Logistics).
- Rail Logistics Europe: 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).

– **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 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 bruts

– **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

30/06/2022

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	1 351	2 176	3 526	881	780	2 514	18 734
SNCF Gares & Connexions	132	648	780	159	46	367	752
Éliminations intra-métier		-223	-223				
Gestionnaire d'Infrastructure	1 483	2 600	4 083	1 040	826	2 880	19 486
Transilien	1 667	170	1 837	192	-43	525	-649
TER	2 644	158	2 802	189	-193	423	-1 813
TGV - Intercités	3 648	168	3 816	391	192	253	3 523
Direction industrielle	43	872	915	57	56	43	297
Autres	7	304	310	7	5	7	665
Éliminations intra-métier		-1 285	-1 285				
Voyageurs	8 009	386	8 395	836	17	1 252	2 023
Keolis	3 246	73	3 319	306	69	82	936
Geodis	6 690	58	6 748	595	91	83	609
Rail Logistics Europe	817	42	859	86	21	20	-3
Autres	-	-	-	3	-	-	-531
Éliminations intra-métier		-11	-11				
Marchandises & Logistique	7 506	90	7 596	684	112	103	75
SNCF Immobilier	20	369	389	94	11	9	-213
Corporate	5	541	546	23	18	16	2 006
Éliminations inter-secteurs		-5 578	-5 578				
Total	20 270	-	20 270	2 983	1 053	4 342	24 314

	30/06/2021						31/12/2021
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	29 333
SNCF Gares & Connexions	95	627	722	112	37	326	960
Éliminations intra-métier		-216	-216				
Gestionnaire d'Infrastructure	1 375	2 213	3 588	749	55	2 859	30 293
Transilien	1 609	167	1 777	187	198	630	-322
TER	2 404	164	2 569	100	-60	430	-1 336
TGV - Intercités	1 732	188	1 919	-768	316	364	4 266
Direction industrielle	33	827	861	12	39	34	346
Autres	12	238	250	24	9	8	491
Éliminations intra-métier		-1 208	-1 208				
Voyageurs	5 791	376	6 168	-445	501	1 467	3 445
Keolis	3 084	55	3 138	284	97	110	1 030
Geodis	4 812	54	4 865	454	54	50	447
Rail Logistics Europe	745	59	804	85	29	27	-57
Autres	228	34	263	138	108	123	-610
Éliminations intra-métier		-46	-46				
Marchandises & Logistique	5 785	100	5 886	677	191	200	-219
SNCF Immobilier	16	309	325	98	7	7	-305
Corporate	9	527	536	31	23	20	2 053
Éliminations inter-secteurs		-5 051	-5 051				
Total	16 060	-	16 060	1 394	874	4 662	36 296

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>	30/06/2022	30/06/2021	Variation	Secteurs
Produits des activités ordinaires liés au transport de voyageurs	3 212	1 471	1 741	TGV - Intercités
Produits des activités liés au transport de marchandises	5 955	4 234	1 721	Métier Marchandises & Logistique
Autres prestations annexes de transport	1 570	1 319	250	TGV - Intercités, Métier Marchandises & Logistique
Rémunérations perçues des Autorités organisatrices de transport au titre des activités conventionnées	7 637	7 100	537	Transilien, TER, Keolis
Redevances liées à la gestion du réseau ferroviaire	1 229	1 164	66	SNCF Réseau
Revenus tirés de la gestion des gares	133	96	37	SNCF Gares & Connexions
Revenus locatifs immobiliers (hors loyers tirés des gares)	49	45	4	Métier Marchandises & Logistique, TGV - Intercités, Corporate
Revenus locatifs de matériel de transport	22	185	-164	Métier Marchandises & Logistique, Transilien, TER, Keolis
Prestations d'entretien et de maintenance	77	135	-58	Tous secteurs
Autre chiffre d'affaires	386	311	75	Tous secteurs
Chiffre d'affaires par principales lignes de services	20 270	16 060	4 210	
Clients du secteur public (collectivités publiques)	8 986	8 281	705	
Clients particuliers	3 289	1 556	1 733	
Clients entreprises du secteur privé	7 995	6 223	1 772	
Chiffre d'affaires par type de clients	20 270	16 060	4 210	
Transfert immédiat ou n'excédant pas un jour	6 398	4 454	1 945	
Transfert en continu sur une période n'excédant pas un an (logistique, transport de marchandises et rémunérations provenant des AO)	13 736	11 285	2 451	
Transfert en continu sur une période excédant un an (activités immobilières, certaines activités de gestion de gares...)	136	322	-186	
Chiffre d'affaires par rythme de reconnaissance	20 270	16 060	4 210	

3.3 ACCORDS DE CONCESSION DE SERVICES

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

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2022	30/06/2021	Variation
Prestations avec les AO	6 528	6 331	196
Recettes liées à la vente des billets aux usagers	971	632	338
Prestations avec l'État en tant qu'AO des Trains d'Équilibre du Territoire	109	104	4
Produits d'intérêt sur actifs financiers de concession	30	32	-2
Effets sur le chiffre d'affaires (*)	7 637	7 100	537
Décassements d'actifs financiers de concession	-828	-1 073	245
Encaissements sur actifs financiers de concession	801	935	-134
Effets sur les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	-27	-138	111
(*) dont chiffre d'affaires Keolis	3 066	2 888	178
dont chiffre d'affaires SNCF Voyageurs	4 571	4 212	359
<i>en millions d'euros</i>	30/06/2022	31/12/2021	Variation
Actifs incorporels de concession	106	91	15
Actifs financiers de concession non courants	1 704	1 653	51
Effets sur les actifs non courants	1 810	1 744	66

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 484M€, TER 307M€, Intercités 27M€ et Keolis 9 M€). Dans les cas où ces investissements font l'objet de subventions, elles sont présentées au niveau de la ligne « encaissements sur actifs financiers de concession » et 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>	30/06/2022	30/06/2021	Variation
Sous-traitance	-5 059	-3 536	-1 523
Péages Eurotunnel et autres	-360	-260	-100
Autres achats et charges externes	-2 907	-2 592	-315
Énergies de traction	-397	-244	-153
Achats et charges externes	-8 722	-6 631	-2 092

La hausse de la sous-traitance s'explique essentiellement par le développement de l'activité chez Geodis.

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
Au 1er janvier 2021	2 516	-389	2 127
Acquisitions	92	0	92
Pertes de valeur	0	0	0
Cessions	-10	2	-8
Conversion	75	-2	73
Autres variations	0	0	0
Au 31 décembre 2021	2 673	-388	2 285
Au 1er janvier 2022	2 673	-388	2 285
Acquisitions	15	0	15
Pertes de valeur	0	0	0
Cessions	-48	48	0
Conversion	47	-1	46
Autres variations	-1	0	-1
Au 30 juin 2022	2 686	-341	2 345

Au premier semestre 2022, de nouveaux écarts d'acquisition ont été comptabilisés à hauteur de 9M€ suite à l'acquisition de deux filiales par Keolis (Transport Pagès et Terminal G), et à hauteur de 5M€ suite à l'entrée de Transport Perrier dans le périmètre de consolidation (une filiale de Geodis acquise en 2021 et consolidée en 2022). La ligne « cessions » s'explique par la sortie du sous-groupe Rail Europe SAS, vendu en février 2022.

En 2021, les acquisitions des filiales Pekaes sp. Z.o.o et Gandon Transports ont généré un écart d'acquisition pour respectivement 86 M€ et 5 M€. À contrario, la cession de STSI a entraîné une sortie d'écart d'acquisition pour -8M€. À la clôture de la période, les écarts d'acquisition comptabilisés par le groupe se répartissent de la manière suivante :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2022	31/12/2021	Variation
Keolis	642	629	13
SNCF Voyageurs(*)	413	421	-8
Marchandises & Logistique	1 289	1 234	55
<i>dont UGT Geodis</i>	<i>1 258</i>	<i>1 202</i>	<i>55</i>
<i>dont Autres entreprises ferroviaires</i>	<i>32</i>	<i>32</i>	<i>0</i>
Total	2 345	2 285	60

(*) dont Eurostar pour 370 M€ (378 M€ en 2021)

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>	30/06/2022			31/12/2021		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immeubles de placement	276	-20	256	280	-21	259
Terrains et constructions	26 943	-12 371	14 572	26 569	-12 172	14 397
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	61 291	-25 758	35 534	59 046	-25 155	33 890
Instal. technique, électrique, télécom. et de signalisation, matériel, outillage, et autres immobilisations (ITMO et autres)	30 766	-16 319	14 447	30 372	-15 743	14 629
Matériel de transport(*)	31 736	-21 826	9 911	32 174	-21 786	10 387
Immobilisations corporelles en cours	19 061	-11	19 049	19 220	-18	19 203
TOTAL HORS SUBVENTIONS	170 074	-76 305	93 769	167 660	-74 894	92 766
Subventions d'investissement	53 263	-11 459	41 804	51 219	-11 040	40 179
TOTAL	116 810	-64 846	51 964	116 441	-63 854	52 587

(*) dont matériel de transport en cours pour 1 255 M€ (1 340 M€ en 2021).

L'évolution du poste, y compris 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
Valeur nette comptable au 31/12/2020	278	13 895	32 898	14 806	10 349	16 820	-36 830	52 217
Acquisitions	0	-5	0	149	1 109	6 858	-5 198	2 913
Cessions	-18	-70	0	-89	-36	0	1	-212
Dotations nettes aux amortissements	-1	-691	-1 132	-1 187	-921	0	1 427	-2 505
Pertes de valeur	0	-49	0	2	2	3	0	-42
Variation de périmètre	0	36	0	2	-1	1	0	37
Ecarts de conversion	0	3	0	10	66	1		80
Autres variations	0	1 278	2 124	935	-179	-4 480	421	99
Valeur nette comptable au 31/12/2021	259	14 397	33 890	14 629	10 387	19 203	-40 179	52 587
Acquisitions	0	8	0	46	316	2 990	-2 637	724
Cessions	-3	-26	0	-2	-7	0	5	-33
Dotations nettes aux amortissements	0	-339	-602	-586	-464	0	717	-1 274
Pertes de valeur	0	35	0	6	3	6	0	51
Variation de périmètre	0	1	0	4	2	-4	0	3
Ecarts de conversion	0	-1	0	9	-18	2	0	-8
Autres variations	0	495	2 246	341	-310	-3 147	290	-85
Valeur nette comptable au 30/06/2022	256	14 572	35 534	14 447	9 911	19 049	-41 804	51 964

(*) y compris matériel de transport en cours

Sur le premier semestre 2022, le poste immobilisations corporelles est composé notamment :
– D'acquisitions pour un montant de 3 361 M€, détaillées en note 4.2.3;

– De cessions s'élevant à -38 M€, expliquées en note 4.2.5;

– Du poste « autres variations » correspondant essentiellement à la mise en service des immobilisations achevées et précédemment comptabilisées en immobilisations en cours, ainsi que certains actifs corporels de SNCF Voyageurs reclassées en actifs financiers de concession sur la période (cf. note 3.3).

Les dotations aux amortissements du premier semestre 2022, ainsi que les impacts en compte de résultat des pertes de valeur sont indiqués respectivement en notes 4.2.4 et 4.3.

Les subventions d'investissements liées aux immobilisations corporelles, comptabilisées sur le premier semestre 2022, augmentent de 2 637 M€ dont 2 529 M€ au titre des installations fixes et projets d'infrastructure ferroviaires (de développement et de régénération) et 108 M€ pour le matériel ferroviaire. Le montant des subventions d'investissements reçues en trésorerie sur la période 2022 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>	30/06/2022			31/12/2021		
	Brut	Amortissements et dépréciations	Net	Brut	Amortissements et dépréciations	Net
Terrains et constructions	3 792	-1 714	2 077	3 433	-1 465	1 968
Matériel de transport	2 376	-1 037	1 339	2 285	-1 000	1 284
Autres	286	-135	151	304	-131	173
TOTAL	6 454	-2 886	3 568	6 022	-2 597	3 425

Les contrats de location correspondent principalement aux contrats de location de bâtiments (entrepôts, boutiques, bureaux...), des contrats liés au matériel de transport ferroviaire et routier (Bus, rames de train, locomotives, voitures...), et ceux liés aux matériels techniques utilisés

dans le cycle d'exploitation et présentant un enjeu financier jugé significatif.

L'évolution du poste, s'explique de la manière suivante :

<i>en millions d'euros</i>	Terrains et constructions	Matériel de transport	Autres	Total
Valeur nette comptable au 31/12/2020	2 178	1 524	133	3 836
Mise en place de nouveaux contrats de location	365	512	99	976
Effet des fins et résiliations anticipées des contrats de location	-154	-196	-3	-353
Dotations aux amortissements	-507	-406	-60	-972
Pertes de valeur	-5	0	0	-5
Variations de périmètre	6	-166	0	-159
Autres variations (modifications de contrats, réévaluations d'hypothèses, écarts de conversion...)	84	16	3	103
Valeur nette comptable au 31/12/2021	1 968	1 284	173	3 425
Mise en place de nouveaux contrats de location	205	287	31	523
Effet des fins et résiliations anticipées des contrats de location	-18	-33	-30	-81
Dotations aux amortissements	-268	-207	-28	-503
Pertes de valeur	0	0	0	0
Variations de périmètre	5	0	0	5
Autres variations (modifications de contrats, réévaluations d'hypothèses, écarts de conversion...)	186	7	6	199
Valeur nette comptable au 30/06/2022	2 077	1 339	151	3 568

Le détail des dotations aux amortissements comptabilisées en résultat est donné en note 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>	30/06/2022	30/06/2021
Immobilisations incorporelles	-154	-138
Immobilisations corporelles	-3 246	-3 333
Intérêts d'emprunts capitalisés	-115	-118
Total acquisitions	-3 515	-3 590
Variation BFR d'investissement	358	-157
Flux d'investissement corporels et incorporels	-3 156	-3 746

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

– des dépenses d'investissements chez SNCF Réseau au titre des infrastructures ferroviaires pour un montant de 2 468 M€, dont 115M€ d'intérêts d'emprunts capitalisés. Il s'agit d'investissements réalisés pour la régénération du réseau (renouvellements de voies, déploiement de la fibre optique, signalisation et Commande Centralisé du Réseau), la mise en conformité du réseau et au titre des projets de développement en cours (EOLE, CDG Express, projets régionaux de développement);

– des investissements corporels effectués chez Gares et Connexions à hauteur de 363 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 317 M€ (dont 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 2 130 M€. La différence avec le montant des subventions d'investissement comptabilisées sur la période (2 637 M€, cf. note 4.2.1) correspond à la variation de BFR des créances subventions d'investissement.

4.2.4 Dotations aux amortissements

Les dotations aux amortissements se détaillent de la façon suivante :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2022	30/06/2021	Variation
Dotations aux amortissements - Immobilisations incorporelles	-204	-185	-19
Dotations aux amortissements - Immobilisations corporelles	-1 991	-1 926	-65
Dotations aux amortissements - Droits d'utilisation	-503	-478	-24
Subventions reprises en résultat	717	678	40
Reprise des passifs liés à des immobilisations de concession hors IFRIC 12	24	25	-1
Dotations aux amortissements	-1 957	-1 886	-70

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>	30/06/2022	30/06/2021	Variation
Cession d'actifs incorporels	0	2	-2
Cession d'actifs corporels	35	31	4
Cession des droits d'utilisation	-2	1	-3
Cession d'actifs financiers (*)	-30	2	-32
Résultat de cession d'actifs	4	37	-33

(*) y compris impact des cessions de titres d'entités préalablement consolidées par intégration globale

Au 30 juin 2022, les résultats de cession d'actifs financiers sont principalement liés à la cession du groupe Rail Europe pour -36 M€, et à la cession de la filiale Orient-Express pour +6 M€.

Également, des cessions de matériel roulant ont été réalisés sur le premier semestre 2022, donnant lieu à la comptabilisation d'un résultat de cession d'actifs corporels à hauteur de 22M€. Le solde restant (13M€) correspond principalement à des cessions d'actifs immobiliers.

4.2.6 Actifs et passifs destinés à être cédés

Au 30 juin 2022, les actifs et passifs destinés à être cédés concernent uniquement le groupe Akiem.

Pour rappel, Akiem est détenu à 50% par le groupe SNCF depuis le 30 juin 2016 et était consolidé par mise en équivalence jusqu'au 31 décembre 2021.

Fin mai 2022, le groupe a considéré la cession d'Akiem comme hautement probable. En conséquence, les titres mis en équivalence ont été reclassés en actifs destinés à être cédés pour 187 M€.

4.3 TESTS DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

Les impacts au compte de résultat sont les suivants :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2022	30/06/2021	Variation
Immobilisations corporelles et incorporelles	34	7	27
Ecart d'acquisition	0	0	0
Autres	-8	4	-12
Pertes de valeur	26	11	15

4.3.1 Éléments de contexte

Dans un contexte de crise économique se traduisant notamment par une augmentation de l'inflation et une hausse du coût des matières premières, le groupe a procédé aux analyses suivantes pour déterminer l'existence d'indices de variation de valeur :

– revue des UGT dont les activités et la trajectoire financière sont susceptibles d'être marquées de façon significative par l'évolution du contexte macro-économique;

– revue des plans de remédiation possibles (répercussion de l'inflation sur les tarifs notamment);

– tests de sensibilité aux variations de taux d'actualisation et d'inflation sur les UGT présentant un headroom faible en 2021.

Ces analyses ne font pas ressortir d'indice montrant que les UGT du groupe aient pu perdre de la valeur. Compte tenu des incertitudes du fait des effets latents de la crise sanitaire et des conséquences économiques du contexte géopolitique actuel, une mise à jour de l'évolution de ces différents paramètres sera réalisée pour les besoins de la clôture annuelle.

Une reprise de perte de valeur est réalisée sur l'UGT Intercités en lien avec la signature de la nouvelle convention TET 2022-2031 (voir ci-après).

4.3.2 UGT présentant des indices de perte ou de reprise de valeur en 2022

4.3.2.1 UGT Intercités

Au 31/12/2021, compte tenu de la fin de la convention d'exploitation 2016-2020 prolongée d'un an, et dans un contexte d'incertitudes relatives à la négociation avec l'Etat de la convention au titre de l'année 2022 et au-delà,

la valeur nette comptable des éléments suivants rattachés à l'activité conventionnée était intégralement dépréciée :

- Matériel roulant : investissements antérieurs à 2011 (date de la première convention TET) et composant amiante;
- Les installations fixes et installations de maintenance (ISM).

La nouvelle convention d'exploitation 2022-2031 a été signée le 17 mars 2022. L'analyse des clauses qu'elle contient au regard de l'interprétation IFRIC 12 Accords de concession de services conduit aux évolutions suivantes au 30/06/2022 :

- Entrée dans le champ d'application d'IFRIC 12 des installations fixes de l'activité conventionnée et reclassement de leur valeur nette comptable en créance financière. Cette créance a été dépréciée à hauteur de 9,8 M€ pour refléter son montant recouvrable de façon inconditionnelle;
- Reprise de la perte de valeur antérieurement constatée sur les installations fixes reclassées en créances financières (54,4 M€) et sur les matériels roulants mis en service avant 2011 (1,2 M€).

4.3.3 UGT présentant des dépréciations au 31/12/2021

4.3.3.1 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 Md€ 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 Md€.

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 Md€ (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.

Le 29 juillet 2021, le plan stratégique du groupe SNCF Réseau a été adopté par le Conseil d'administration, suivi du contrat de performance et sa trajectoire financière le 4 novembre 2021, signé par l'Etat en avril 2022. Cette nouvelle trajectoire, constituant un indice de variation de valeur, a été prise en compte pour tester les actifs au 31 décembre 2021. Les grandes orientations de cette trajectoire 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'Etat, en intégrant les subventions provenant du plan de relance de l'Etat pour 4,05 Md€ à partir de 2021, ainsi que les versements provenant de produits de cessions du Groupe (480 M€) ;
- Equilibre 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'Etat de tout ou partie des dividendes perçus par la société nationale SNCF.

Les hypothèses clés retenues dans le test au 31 décembre 2021 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 des Prix à la Consommation (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 établie à 3,6% par an à partir de 2024.

– 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 2024.

– Enfin, les prévisions de trafic d'ici 2030 concernant les activités voyageurs et fret des transporteurs du groupe SNCF ont été arrêtées dans le cadre du plan stratégique groupe assurant leur réciprocity 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 1,5 Md€ 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, tel que pris en compte dans le calcul de la valeur terminale.

Concernant le niveau des investissements :

– Il est basé sur une trajectoire d'investissements de régénération (y compris Opex) en moyenne à 2,84 Md€

– La trajectoire de mise en conformité a été ajustée à la baisse par rapport au précédent contrat de performance pour tenir compte de la réalité des financements disponibles de l'État. SNCF Réseau a pris la décision de réduire les enveloppes prévisionnelles à compter de 2023, de façon à limiter l'impact de ces investissements sur les fonds propres. Cette décision a été entérinée par la Commission sécurité de SNCF Réseau.

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 1,4 Md€ sur la période de 9 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 Md€ 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 résiduel de 2,405 Md€ compte tenu des 1,6 Md€ perçus en 2021. Ces subventions seront affectées au financement des investissements de régénération du réseau. Les produits de cession versés dans le cadre du plan de relance ont été intégrés pour la

part relative aux investissements retenus dans le test, soit 390 M€ (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'arrêtés des comptes et en conséquence peuvent affecter la performance future attendue.

Les autres éléments méthodologiques retenus dans le calcul de la valeur recouvrable au 31 décembre 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 a été intégralement reconstruite au cours de l'année 2021 sur des hypothèses complètes et actualisées, issues du nouveau contrat de performance ;

– 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 ; l'année 2030 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 ;

– Le test de dépréciation intègre des actifs et des flux correspondant à des petites lignes d'intérêt local ou régional pouvant faire l'objet d'une demande transfert de gestion par les Autorités Organisatrices de Transport. A ce stade, aucun transfert de ces lignes n'est anticipé.

– S'agissant de la concession Sud Europe Atlantique (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 ; l'actualisation des données connues (taux d'impôt, WACC, inflation), et l'application d'une décote sur les flux futurs correspondant au caractère incertain de ces projections lointaines ne font pas varier la valeur normative calculée historiquement dans les cash-flows.

– 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 1,4% 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 d'un taux de WACC proche du taux plancher issu du rapport d'évaluation de l'expert externe du Groupe (entre 4,7% et 5,5%) est éclairée par les éléments de contexte suivants :

- Une trajectoire financière a été 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 mars, et un taux de croissance long terme abaissé à 1,4%/an à partir de 2024, qui repose sur une hypothèse de croissance long terme produite par le FMI, jugée conservatrice,
- Un plan de performance à 1,5 Md€ entre 2017 et 2026 (contre 1,6 Md€ 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 tous les 3 ans avec ajustement des dépenses de régénération pour préserver les cash-flows).

La valeur nette comptable des actifs de l'UGT Infrastructure s'élevait au 30 juin 2022 à 32,93Md€ contre 33,16 Md€ au 31 décembre 2021. Les autres immobilisations en cours (2,1 Md€ au 30 juin 2022 contre 2,3 Md€ au 31 décembre 2021) concernent des investissements de capacité en cours de développement dont la valeur est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique. 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 2021 est proche de cette valeur nette comptable.

Au 30 juin 2022, la trajectoire financière du contrat de performance signé par l'État le 6 avril 2022 est toujours la référence pour les cash flows à prendre en compte pour tester la valeur des actifs.

Les résultats constatés à fin juin ne remettent pas en cause la trajectoire prévue dans le contrat : les tensions inflationnistes observées en France et en Europe ont des impacts limités sur les comptes semestriels.

Par ailleurs, la valeur nette comptable qui sert de comparaison à la valeur recouvrable des actifs est stable.

Les évolutions de certains paramètres induisent une variation des cash flows actualisés, tels que :

- Le taux d'actualisation qui a d'ores et déjà subi une hausse importante (5,1% vs 4,9% fin 2021) reste très volatile du fait des incertitudes liées au contexte économique et politique,
- Le taux d'inflation long terme, en hausse selon différentes sources, qui pourrait se situer aux alentours de 1,6% (vs 1,4% retenu au 31 décembre 2021), et compensant ainsi en grande partie la hausse du WACC ; étant précisé que cette hausse pourrait avoir un caractère moins volatile et plus durable que celle du WACC (liée en partie aux conditions de marché),
- Les impacts immédiats de l'inflation sur les prix de l'énergie restent très limités car les tarifs d'électricité de traction sont bloqués en fin d'année N-1 ; les éventuels écarts de coûts seraient par ailleurs neutres pour SNCF Réseau car refacturés aux transporteurs.

Compte tenu du faible headroom résultant du test de valeur 31 décembre 2021, l'effet net sur la valeur recouvrable des actifs de l'évolution observée des paramètres nécessite de mettre en place des mesures compensatoires afin de respecter l'équilibre de la trajectoire financière, néanmoins, les évolutions des paramètres ainsi que leurs conséquences dans les comptes sont encore très incertaines au 30 juin 2022.

La société dispose de différents leviers pour compenser les effets sur le cash flows de ces évolutions, dont notamment :

- Des discussions ont été engagées avec l'ART et les financeurs avec la proposition de nouveaux principes pour répercuter davantage les effets de l'inflation sur les tarifs non conventionnés (open access) pour compenser l'effet inflation sur les OPEX et CAPEX :
 - Régularisation de 100% de l'écart d'inflation (IPCH) entre l'inflation prévisionnelle intégrée dans les barèmes et l'inflation réelle et appliquée à l'ensemble des activités
 - Remplacement de l'IPCH sous-jacent pris en compte dans les indexations prévisionnelles du contrat de performance par la dernière prévision IPCH

- Via une indexation complémentaire des Prestations Minimales selon de nouvelles conditions
- Il est aussi prévu de réviser dès 2022 les clauses d'indexation de l'ensemble des conventions de financement pour les ajuster au nouveau contexte inflationniste.

A date, la direction est confiante quant à l'issue des actions engagées visant notamment à augmenter les recettes et les financements pour compenser les effets liés à l'inflation.

Compte tenu de ce qui est exposé ci-avant, il est considéré à date comme peu probable que ces variations d'hypothèses, prises globalement, entraînent une baisse matérielle de la valeur recouvrable des actifs de SNCF Réseau.

En l'absence d'indice de perte de valeur identifié, aucun test de valeur n'a été réalisé pour cette clôture semestrielle 2022. Une nouvelle analyse sera menée pour la clôture annuelle dans un contexte économique qui demeure incertain et volatile.

4.3.3.2 UGT Gares & Connexions

Le test de valeur réalisé fin 2020 sur la base de la trajectoire de la trajectoire financière élaborée à cette date avait permis de confirmer la valeur nette comptable des actifs de l'UGT Gares & Connexions.

- Au premier semestre 2021, dans le cadre de l'élaboration du nouveau plan stratégique groupe, SNCF Gares & Connexions a procédé à la mise à jour de son plan stratégique qui a été approuvé par les conseils d'administrations de SNCF et de SNCF Gares & Connexions en juillet 2021. La trajectoire financière associée prend en compte notamment :
 - Une actualisation de la trajectoire des redevances de concessions sur la base des derniers éléments connus à court terme et à moyen terme (dont les impacts de la crise sanitaire) ;
 - La programmation pluriannuelle d'investissements 2021-2024, mise à jour fin 2020 et intégrant le plan d'économies mis en œuvre à la suite de la crise sanitaire, ainsi qu'une estimation des besoins prévisionnels d'investissements sur la période 2025-2030 ;
 - Le DRG 2021 validé par l'ART, avec un WACC régulé en baisse à 4,5% avant impôt et un WACC non régulé en baisse à 8,0% avant impôt – ces taux étant maintenus en 2022 (conformément aux hypothèses du DRG 2022 soumis à la consultation) et sur toute la durée du plan ;
 - Un plan d'économies ambitieux, portant à la fois sur les Opex et sur les Capex ;

En septembre 2021, SNCF Gares & Connexions a prononcé la résiliation du contrat de concession portant sur la transformation de la Gare du Nord, pour faute du concessionnaire. Cet événement a été identifié comme un indice de variation de valeur. Un test de valeur a donc été réalisé au 31 décembre 2021 à partir des flux de trésorerie de la trajectoire financière du plan stratégique, réajustée pour tenir compte des impacts de l'arrêt du projet Gare du Nord 2024. SNCF Gares & Connexions a également revu les paramètres techniques retenus, notamment sur le périmètre de l'UGT et sur les taux d'actualisation et de croissance normatif mis à jour en fonction des dernières données disponibles.

Malgré l'impact de l'arrêt du projet Gare du Nord 2024, le test de valeur réalisé au 31 décembre 2021 a permis de confirmer la valeur nette comptable des actifs de l'UGT Gares & Connexions, qui s'élevait à 3,2 Md€.

Aucun évènement survenu depuis le 31 décembre 2021 n'a été identifié comme susceptible de constituer un indice de perte de valeur.

En particulier :

– Le contrat pluriannuel, signé avec l'Etat le 27 avril 2022, ne comporte pas de modification substantielle par rapport à sa version de consultation de décembre 2021, et la trajectoire financière associée n'a pas été modifiée ;

– Le DRG 2022 de saisine, soumis à l'approbation du régulateur début mai, présente des hypothèses en ligne avec celles du DRG de consultation élaborée fin 2021, notamment sur les niveaux de CMPC régulé (4,5% avant impôt) et non-régulé (8,0% avant impôt) ;

– Les comptes à fin mai 2022 permettent de conforter l'atteinte des objectifs budgétaires, notamment en matière d'EBITDA et de Cash Flows Libres (cf point 3).

Enfin, si les prévisions actualisées d'inflation pour 2022 sont supérieures aux hypothèses retenues dans la trajectoire financière (+5,6% selon les estimations Banque de France de juin 2022 vs +1,0% dans le plan stratégique 2021-2030), il convient de souligner que :

– Cette évolution ne s'est pas traduite à date par une hausse significative des charges d'exploitation ou d'investissement dans les comptes de SNCF Gares & Connexions ;

– Ces prévisions et leur impact pour SNCF Gares & Connexions demeurent ainsi très incertains dans le contexte macroéconomique actuel ;

– Si une inflation soutenue devait perdurer au-delà de 2022, SNCF G&C a la capacité d'en compenser les effets via une hausse des recettes, tant régulées (prise en compte des surcoûts liés à l'inflation dans la base de calcul des tarifs, hausse du CMPC régulé en lien avec la hausse des taux d'intérêt) que non-régulées (indexation des redevances commerciales et locatives sur la base de l'inflation), permettant de couvrir les surcoûts associés.

Ainsi, il est considéré à date comme peu probable que ces variations d'hypothèses, prises globalement, entraînent une baisse matérielle de la valeur recouvrable des actifs de SNCF G&C.

4.4 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

Les provisions pour risques et charges ont évolué comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	01/01/2022	Dotations de l'exercice	Reprises de l'exercice (utilisées)	Reprises de l'exercice (non utilisées)	Autres variations	30/06/2022	dont courant	dont non courant
Litiges et risques contractuels	226	25	-13	-24	1	214	45	169
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	131	15	-6	-14	-1	125	52	73
Risques environnementaux	719	41	-39	-49	-61	611	0	611
Coûts de restructuration	32	2	-3	-1	0	30	10	20
Autres	157	27	-35	-10	1	140	41	99
Total provisions	1 264	110	-96	-97	-61	1 120	148	972

4.4.1 Provisions pour risques environnementaux

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

- coûts liés à l'amiante: 467 M€ (576 M€ en 2021).
- coûts de traitement des traverses créosotées : 88 M€ (89 M€ en 2021).
- coûts de dépollution des sites: 52 M€ (51 M€ en 2021),

La variation de la provision relative aux coûts liés à l'amiante de 109 M€ s'explique essentiellement par une baisse de la provision relative au démantèlement du matériel roulant de 112 M€ partiellement compensée par une hausse de la provision pour désamiantage des installations fixes de 21 M€.

Concernant le matériel roulant, la variation est liée à :

- des reprises utilisées consécutives à la réalisation des travaux de désamiantage pour 28 M€;
- l'impact de l'évolution des prix (-1 M€)
- l'impact de l'évolution des taux d'actualisation et d'inflation générant une baisse de 85 M€ comptabilisée à hauteur de -61 M€ en contrepartie du composant

démantèlement (cf. « Autres variations ») et à hauteur de -24 M€ en résultat opérationnel courant (cf. « Variation nette des provisions »);

– l'effet de désactualisation a quant à lui été comptabilisé en résultat financier pour 1 M€.

Concernant les installations fixes, la variation nette s'établit à 21 M€. Elle comprend une dotation aux amortissements de 36 M€ liée à la hausse du nombre de bâtiments à traiter à la suite de l'achèvement des diagnostics et de leur exploitation. Les reprises constatées sur la période s'élèvent à 15 M€.

Les provisions relatives à l'amiante et à la dépose des traverses créosotées font l'objet d'un calcul d'actualisation financière. L'effet temps qui en résulte s'établit à 2 M€.

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.

4.4.3 Provisions pour contrats déficitaires

La provision pour perte sur contrats a diminué de 3 M€. Cette évolution est liée à des reprises concernant l'activité de Keolis aux Pays Bas. La provision résiduelle s'élève à 7 M€ et concerne des pertes sur certains contrats de Keolis.

4.4.4 Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers

Les provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers sont essentiellement liées aux contrôles URSSAF.

4.4.5 Provisions pour coûts de restructuration

Les provisions pour coûts de restructuration concernent essentiellement les activités Keolis et Geodis.

4.4.6 Autres provisions

Les autres provisions sont pour l'essentiel relatives à des risques liés à l'exécution des contrats, à des provisions pour renouvellement des immobilisations concédées ou d'autres risques opérationnels.

5. CAPITAUX ET FINANCEMENTS

5.1 GESTION DE LA TRÉSORERIE EN SITUATION DE CRISE

Le Groupe SNCF, à l'instar de toutes les entreprises des secteurs du transport et du tourisme, et malgré un début de reprise de l'activité économique à partir du deuxième trimestre 2022, demeure fortement impacté par les conséquences de la crise sanitaire liée à la Covid-19 et par les mesures de confinement ou de restriction décidées par les autorités publiques des différents pays dans lesquels il est présent, notamment en France.

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.

Par ailleurs, dans le cadre de la crise ukrainienne, le groupe SNCF respecte les différentes mesures restrictives adoptées par l'UE à l'égard de la Russie et de la Biélorussie. Le groupe n'a pas de contreparties bancaires directes situées en Russie ni en Biélorussie.

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 au premier semestre 2022 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 établit des prévisions de trésorerie mises à jour chaque semaine et intègre ainsi, quasiment en temps réel, de nouvelles hypothèses tenant compte de l'évolution de la situation économique et financière.

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 sur une base bimensuelle.

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 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 Md€ ;

- programme de Titres négociables à court terme (NEU CP) d'un montant maximum de 3 Md€

- programme Euro Medium Term Note (EMTN) d'un montant maximum de 15 Md€.

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

Au 30 juin 2022, SNCF SA a opéré son premier financement 2022 sous la forme d'un placement privé de 31,5 M libellé en euro, de maturité 12 ans.

Le montant disponible de trésorerie et équivalents de trésorerie du Groupe s'établit à 9,2 Md€ au 30 juin 2022.

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 (CFH).

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 2022.

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. Ce risque est toutefois sécurisé.

Afin de limiter le risque de contrepartie, le cadre de gestion des risques n'autorise le groupe qu'à opérer avec des contreparties de bonne qualité et bénéficiant de notations financières robustes. En outre, le risque de crédit induit par la hausse des taux est couvert par les conventions de collatéralisation prévoyant des appels de marge hebdomadaires.

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 2022.

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

La mise en œuvre de la réforme fondamentale des taux de référence s'est poursuivie au 1^{er} semestre 2022 avec la signature d'avenants aux contrats indexés sur l'EONIA.

Ces avenants ont donné lieu à la réception de soultes pour des montants très peu significatifs.

des risques, et ne remet pas en cause sa comptabilité de couverture.

Concernant les contrats non encore amendés, le Groupe confirme que la réforme des taux de référence n'aura pas d'effet significatif sur ses états financiers, sur sa gestion

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>	30/06/2022	30/06/2021	Variation
Résultat de juste valeur et couverture	9	-20	29
Gains et pertes sur instruments dérivés	-316	-22	-294
Gains et pertes sur éléments couverts en juste valeur	289	-9	298
Gains et pertes sur instruments de capitaux propres à la juste valeur par résultat	-2	-2	0
Gains et pertes sur instruments de dette à l'actif à la juste valeur par résultat	-1	0	-1
Gains et pertes sur passifs financiers à la juste valeur par résultat	5	5	1
Autres gains et pertes de juste valeur	34	9	25
Coût de l'endettement financier net	-278	-384	106
<i>Dont produits et charges d'intérêts sur actifs financiers au coût amorti</i>	<i>518</i>	<i>381</i>	<i>136</i>
<i>Dont produits et charges d'intérêts sur passifs financiers au coût amorti</i>	<i>-743</i>	<i>-749</i>	<i>6</i>
<i>Dont produits et charges d'intérêts sur instruments financiers à la juste valeur par capitaux propres</i>	<i>0</i>	<i>2</i>	<i>-2</i>
Autres charges et produits financiers	-69	-66	-4
<i>Dont charges d'intérêts sur les obligations locatives</i>	<i>-70</i>	<i>-69</i>	<i>-1</i>
Coût de l'endettement financier net et autres	-338	-469	131
<i>en millions d'euros</i>	30/06/2022	30/06/2021	Variation
Charges financières	-1 327	-1 055	-272
Produits financiers	989	586	403
Coût de l'endettement financier net et autres	-338	-469	131

5.4 CALCUL DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET

30/06/2022			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)	1 874	268	2 142		2 142			2 142	2 142		2 142	
Créance sur la Caisse de la dette publique	34 580	2 520	37 100		37 100			37 100	33 356	-	33 356	-
Cash collatéral actif	-	819	819		819			819	819	-	819	-
Autres prêts et créances	973	37	1 010		1 009	0		1 010	1 008	0	1 008	0
Actifs financiers de concession	1 704	80			1 784			1 784	1 774	-	1 774	-
Créances financières de location	9	0			9			9				
Titres de dettes	47	-	47			47		47	47	-	9	38
Sous-total instruments de dette	39 187	3 724	41 118		42 864	47		42 911	39 146	0	39 108	38
Actifs de retraite	14											
Placements dans des instruments de capitaux propres	279	0		252		27		279	279	3	-	275
Instruments de transaction	-	15	15			15		15	15	15	-	-
Juste valeur positive des dérivés de couverture	941	364	1 305				1 305	1 305	1 305	-	1 305	-
Juste valeur positive des dérivés de transaction (*)	200	66	265			265		265	265	-	265	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-	9 579	9 579			9 579		9 579	9 579	7 837	1 742	0
Total des actifs financiers courants et non courants	40 620	13 748	52 283	252	42 864	9 934	1 305	54 355	50 589	7 856	42 420	313
Emprunts obligataires	54 676	6 650	61 326		61 261	65		61 326	64 832	-	64 832	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	3 016	334	3 350		3 350			3 350	3 970	0	3 970	-
Dettes de financement des immobilisations	119	-0	119		119			119	119	-	119	-
Sous-total emprunts	57 811	6 984	64 796		64 731	65		64 796	68 921	0	68 921	-
dont :												
- ne faisant pas l'objet d'une couverture	46 490	3 644	50 135		50 135			50 135	54 036	-0	54 036	-
- faisant l'objet d'une comptabilité de flux de trésorerie	8 931	3 188	12 118		12 118			12 118	12 263	-	12 263	-
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur	2 327	152	2 479		2 479			2 479	2 557	-	2 557	-
- évalués selon l'option "juste valeur"(**)	64	1	65			65		65	65	-	65	-
Juste valeur négative des dérivés de couverture	1 601	22	1 623				1 623	1 623	1 623	-	1 623	-
Juste valeur négative des dérivés de transaction (*)	126	42	168			168		168	168	-	168	-
Emprunts et dettes financières	59 538	7 048	66 587		64 731	233	1 623	66 587	70 712	0	70 712	-
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	-	1 161	1 161		1 161			1 161	1 162	422	739	-
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	1 199	-		1 199				1 199	1 199			1 199
Obligations locatives	2 815	928			3 743			3 743				
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	1 929	279	2 207		2 207			2 207	2 207		2 207	
Subvention financière	6 642	-	6 642		6 642			6 642	6 642		6 642	
Passifs financiers de concession	122	2			125			125	125		125	
Total des passifs financiers courants et non courants (***)	72 245	9 419	76 597	1 199	78 608	233	1 623	81 663	82 046	422	80 425	1 199
Endettement financier net du groupe (****)	29 494	-5 180	24 314	-	33 670	-9 673	318	24 314	32 186	-7 430	39 654	-38

(*) 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 55 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.

(****) L'État a repris 10 Md€, en valeur nominale de remboursement, de la dette de SNCF Réseau.

31/12/2021			Instruments financiers					Total	Juste valeur			
Rubrique au bilan et classes d'instruments			EFN	A la juste valeur par capitaux propres	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		Non courant		Courant	Au coût amorti							
Créances des partenariats publics privés (PPP)	1 956	268	2 224	2 224			2 224	2 224		2 224		
Créance sur la Caisse de la dette publique	25 685	2 508	28 193	28 193			28 193	34 721	-	34 721	-	
Cash collatéral actif	-	1 401	1 401	1 401			1 401	1 401	-	1 401	-	
Autres prêts et créances	1 091	37	1 128	1 127	0		1 128	1 126	0	1 125	1	
Actifs financiers de concession	1 653	124		1 776			1 776	1 807	0	1 807	-	
Créances financières de location	9	0		9			9					
Titres de dettes	85	-	85		85		85	85	-	85	-	
Sous-total prêts et créances	30 478	4 338	33 030	34 731	85		34 816	41 363	0	41 362	1	
Actifs de retraite	14											
Placements dans des instruments de capitaux propres	285	0		262	23		285	285	8	-	277	
Instruments de transaction	-	14	14		14		14	14	14	-	-	
Juste valeur positive des dérivés de couverture	1 223	47	1 269			1 269	1 269	1 269	-	1 269	-	
Juste valeur positive des dérivés de transaction (*)	364	137	501		501		501	501	-	501	-	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-	10 772	10 772		10 772		10 772	10 772	9 197	1 575	0	
Total des actifs financiers courants et non courants	32 364	15 308	45 587	262	34 731	11 395	1 269	47 657	54 204	9 219	44 707	278
Emprunts obligataires	60 158	5 935	66 093	66 023	70		66 093	77 063	-	77 063	-	
Emprunts auprès des établissements de crédit	3 133	260	3 393	3 393			3 393	3 805	0	3 805	-	
Dettes de financement des immobilisations	120	-0	120	120			120	119	-	119	-	
Sous-total emprunts	63 411	6 195	69 606	-	69 536	70	-	69 606	80 987	0	80 987	-
dont :												
- ne faisant pas l'objet d'une couverture	48 657	4 423	53 079	53 079			53 079	64 209	0	64 209	-	
- faisant l'objet d'une comptabilité de flux de trésorerie	12 061	1 534	13 595	13 595			13 595	13 785	-	13 785	-	
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur	2 624	238	2 862	2 862			2 862	2 924	-	2 924	-	
- évalués selon l'option "juste valeur"(**)	69	0	70		70		70	70	-0	70	-	
Juste valeur négative des dérivés de couverture	2 421	22	2 443			2 443	2 443	2 443	-	2 443	-	
Juste valeur négative des dérivés de transaction (*)	279	91	370		370		370	370	-	370	-	
Emprunts et dettes financières	66 111	6 308	72 419	-	69 536	439	2 443	72 419	83 800	0	83 800	-
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	-	2 291	2 291	2 291			2 291	2 292	389	1 904	-	
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	867	-		867			867	867			867	
Obligations locatives	2 677	902		3 580			3 580					
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	2 008	279	2 287	2 287			2 287	2 287		2 287		
Subvention financière	4 886	-	4 886	4 886			4 886	4 886		4 886		
Passifs financiers de concession	133	2		135			135	135		135		
Total des passifs financiers courants et non courants (**)	76 683	9 782	81 883	867	82 715	439	2 443	86 465	94 268	389	93 012	867
Endettement financier net du groupe	42 601	-6 306	36 296	-	46 055	-10 933	1 174	36 297	41 154	-8 823	49 977	-1

(*) 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 60 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

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	31/12/21	Flux de trésorerie liés aux activités de financement							Variations non monétaires					30/06/22
	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
Passifs (A)	85 944	568	-5 002	-92	-301	-496	0	-1 146	-1 054	44	-102	523	2 233	81 117
Emprunts obligataires	66 093	32	-4 412		-203				-183	0	0		0	61 326
Emprunts auprès des établissements de crédit	3 393	537	-589	0	-1			0	8	4	0	0	-1	3 351
Dettes de financement des immobilisations	120	0	-1		0				0	0	0	0	0	119
Dettes de trésorerie (hors trésorerie passive)	1 903	0	0	0	0			-1 146	-20	0	0	0	1	739
Obligations locatives	3 579							-496	198	39	-102	523	1	3 743
Dettes sur engagement de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	867	0	0		0				332				0	1 199
Dettes des partenaires publics privés (PPP)	2 287				-92	0			12				0	2 207
Juste valeur négative des dérivés de couverture et de transaction	2 813	0	0	0	-97				-986	0	0	0	62	1 791
Subvention financière	4 886								-415				2 170	6 642
Actifs (B)	32 231	0	-2 971	-92	-7	0	0	0	-511	1	0	0	12 206	40 857
Créance sur la Caisse de la dette publique	28 193	0	-2 971		131				-423	0	0	0	12 170	37 100
Créances des partenaires publics privés (PPP)	2 224				-92	0			10				0	2 142
Autres prêts et créances - ICNE	5		0		0						0		0	5
Dépôts et cautionnements	39		0							1	0		0	39
Juste valeur positive des dérivés de couverture et de transaction	1 770	0	0	0	-138				-98	0	0	0	36	1 570
Produits et charges financiers (C)					-277			-70						
Charges					-1 020			-70						
Produits					743									
Flux de financement dans l'EFT (A - B + C)	53 712	568	-2 031	0	-571	-496	-70	-1 146	-544	43	-102	523	-9 973	40 260

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

5.6 CAPITAUX PROPRES

Le 1er janvier 2022, les réserves consolidées du groupe SNCF ont augmenté de 10 Md€ à la suite de la reprise de la dette de SNCF Réseau par l'État. Pour rappel, une

dette de 25 Md€ avait déjà été reprise selon les mêmes modalités le 1^{er} janvier 2020 (voir note 2.1.3).

En avril 2022, SNCF SA a réalisé un versement au fonds de concours de l'État pour un montant total de 135 M€. Ce

versement est destiné au financement du projet EOLE. Il a été comptabilisé en distribution de réserves.

En 2021, SNCF SA avait réalisé deux versements au fonds de concours de l'État pour un montant total de 140 M€, 20 M€ en octobre et 120 M€ en décembre comptabilisés en distribution de réserves. Ces versements avaient été réalisés en application du protocole d'accord signé avec l'État en 2021 prévoyant la mobilisation par le

6. RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES

6.1 TRANSACTIONS AVEC L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS

Les informations retracées ci-dessous sont celles relatives aux opérations menées avec l'État, au sens des ministères, des administrations centrales et des autorités organisatrices de transport (AO), qui sortent du régime de droit commun.

Les subventions d'exploitation apportées au groupe SNCF par l'État et les collectivités sont présentées dans le tableau suivant :

en millions d'euros 30/06/2022 30/06/2021

Subventions d'exploitation reçues 187 120

Les subventions d'investissement octroyées par l'état et les collectivités sont présentées en note 4.2.1.

7. ENGAGEMENTS HORS BILAN

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

	30/06/2022				31/12/2021
	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
Engagements liés au financement	4 634	204	4 307	123	4 572
Sûretés personnelles	111	24	38	49	106
Lignes de crédit confirmées non utilisées	4 523	181	4 269	74	4 466
Engagements liés aux activités opérationnelles	21 662	7 034	11 000	3 628	22 049
Engagements d'investissements pour l'exploitation de matériel ferroviaire	7 420	1 773	4 412	1 235	7 746
Engagements d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire	8 602	3 427	4 795	380	10 250
Promesses de vente immobilière	250	187	63	-	253
Garanties opérationnelles et financières	2 395	1 339	794	262	2 196
Contrats de location simple : mobilier	21	2	4	15	21
Contrats de location simple : immobilier	1 499	201	551	747	1 568
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations	1 476	106	381	990	14
Engagements liés au périmètre consolidé	17	-	17	-	17
Garanties de passif	-	-	-	-	0
Engagements portant sur les titres (contrats d'options)	17	-	17	-	17
Autres engagements reçus	3	3	0	0	4
Total engagements reçus	26 316	7 241	15 324	3 751	26 641

groupe de 600 M€ de produits de cession à verser de manière échelonnée de 2021 à 2025. Les versements correspondants au titre de 2022, pour un montant de 91 M€, sont prévus au second semestre 2022.

Les autres variations sont principalement imputables à l'actualisation de la valeur de l'option de vente détenue par les actionnaires minoritaires d'Eurostar Group. La contrepartie de l'option de vente est comptabilisée en dette financière (note 5.4).

Par ailleurs, le Groupe facture l'État, via SA SNCF Réseau, au titre des redevances d'accès relatives aux trains régionaux de voyageurs (TER) et d'équilibre du territoire (TET, Intercités). A ces redevances s'ajoutent les compensations tarifaires versées par l'État pour assurer la couverture du coût marginal des circulations de fret, en complément des redevances versées par les entreprises de fret. Les montants, détaillés ci-après, sont comptabilisés en chiffre d'affaires.

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2022	30/06/2021
Redevances d'accès (*)	1 012	981
Compensations Fret	78	80
(*) Dont redevances TER 788 M€ et redevances TET 224 M€		

Les montants reçus de l'État et des AO dans le cadre des prestations de transport sont détaillés en note 3.3.

	30/06/2022				31/12/2021
	Engagement total	Montant des engagements par période			Engagement total
À moins d'un an		De un à cinq ans	Plus de cinq ans		
Engagements donnés (en M€)					
Engagements liés au financement	1 466	986	352	128	1 482
Sûretés personnelles	365	169	147	50	309
Sûretés personnelles : cautions données au titre des prêts souscrits par le personnel	313	99	198	16	350
Sûretés réelles	788	718	7	62	822
Engagements liés aux activités opérationnelles	27 387	6 189	13 710	7 488	28 433
Engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire	10 563	2 012	5 975	2 576	10 736
Engagements d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire	10 017	3 105	5 669	1 244	10 914
Promesses de vente immobilière	271	211	60	-	275
Garanties opérationnelles et financières	2 428	190	1 230	1 008	2 455
Cautions douanes (activité Geodis)	260	213	8	38	276
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations	3 088	194	502	2 392	3 109
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole,...)	761	265	266	230	668
Engagements liés au périmètre consolidé	237	-	234	3	237
Engagements portant sur les titres	1	-	-	1	2
Autres engagements liés au périmètre consolidé	235	-	234	2	235
Autres engagements donnés	107	83	14	10	107
Total engagements donnés	29 197	7 258	14 309	7 629	30 258

Les principales variations des **engagements reçus** depuis le 31 décembre 2021 sont les suivantes :

- Les engagements de financement d'investissements pour l'exploitation de matériel ferroviaire diminuent de 326 M€ en lien principalement avec :
 - une baisse de 527 M€ des engagements de financement reçus en contrepartie des investissements prévus de matériel ferroviaire. Cette évolution s'explique notamment par des appels de fonds chez Transilien (essentiellement pour des rames RER NG -157 M€, Regio2N -125 M€ et NAT -57 M€) et chez TER (rames Regio2N -177 M€, Régiolis -82 M€ et Régiolis Hydrogène -41 M€). Cet effet est partiellement compensé par la signature par Transilien d'une nouvelle convention de financement avec Île-de-France Mobilités pour l'acquisition de rames Regio2N (+102 M€) ;
 - une hausse de 230 M€ des subventions d'investissements à recevoir par TER de la part des autorités organisatrices ; ces nouvelles subventions concernent essentiellement la rénovation et la modernisation de matériel roulant pour les régions Auvergne-Rhône-Alpes, Nouvelle-Aquitaine et Pays de la Loire.
- Les engagements de financement d'investissements à recevoir pour l'exploitation des immobilisations autres que le matériel ferroviaire sont en baisse de 1 648 M€ ; cela s'explique notamment par :
 - la diminution de l'engagement reçu par SNCF Réseau de l'État concernant la subvention d'investissement de régénération au titre du plan de relance du ferroviaire. Cette diminution résulte du montant comptabilisé au 30/06/2022 soit 1 362 M€, sur base des dépenses de régénération comptabilisées à cette date. Au 30 juin 2022, le solde de l'engagement s'élève à 1 043 M€.

Pour mémoire, SNCF Réseau avait déclaré au 31 décembre 2020 un engagement total de 4 050 M€. Cet engagement avait été réalisé à hauteur de 1 645 M€ en 2021.

- l'effet chez SNCF Gares & Connexions de l'avancement du projet EOLE (-107 M€) et des programmes d'investissement pour le compte d'Île-de-France Mobilités (-99 M€) ;
 - l'émission au premier semestre 2022 d'appels de fonds par Transilien vis-à-vis d'Île-de-France Mobilités pour -181 M€ ;
 - une hausse des subventions d'investissements à recevoir chez SNCF Réseau en application des conventions de financement pour +109 M€.
- La hausse de 199 M€ des garanties opérationnelles et financières s'explique principalement :
- par de nouvelles cautions bancaires reçues par TER des fournisseurs de matériel ferroviaire, dont +159 M€ pour des rames Regio2N et +54 M€ pour des rames Régiolis ;
 - par l'actualisation de la caution reçue au titre du contrat d'acquisition des rames TGV 2020 (+211 M€) ;
 - par le non renouvellement des garanties à première demande vis-à-vis du fournisseur Ceetrus (-194 M€).
- Les engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations sont en hausse de 1 462 M€ en lien principalement avec le nouveau contrat de concession confié par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur à SNCF Sud Azur pour la future exploitation des lignes Les Arcs/Dracagnan – Vintimille, Nice – Tende et Cannes – Grasse.

Les principales variations des **engagements donnés** depuis le 31 décembre 2021 sont les suivantes :

– Les engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire baissent de 173 M€. Cette évolution est due principalement :

- pour -658 M€ aux acomptes versés et aux livraisons de matériel roulant pour les activités Transilien (Tram-train Dualis et rames Regio2N, RER NG et NAT) et TER (rames Regio2N, Régiolis et Régiolis Hydrogène) ;
- pour +425 M€ aux nouveaux contrats de rénovation du matériel roulant conclus par TER avec les régions Nouvelle-Aquitaine, Pays de la Loire et Hauts-de-France ;
- pour +88 M€ à un nouveau marché conclu par Transilien pour l'acquisition de rames Regio2N.

– Les engagements d'achat et de financement d'immobilisations autres que le matériel ferroviaire baissent de 897 M€ en lien essentiellement avec :

- l'avancée des programmes d'investissement pour Île-de-France Mobilités chez SNCF Gares & Connexions et Transilien (-362 M€) ;
- une mise en qualité du recensement des engagements au titre du plan d'investissement de SNCF Gares & Connexions (-403 M€) ;
- la baisse de 109 M€ des engagements d'achat d'immobilisations se rapportant à des conventions de financement ou en lien avec des projets de régénération chez SNCF Réseau.

– La hausse 92 M€ des engagements fermes d'achats de matières premières est liée aux achats de gazole non routier par SNCF Combustible.

Affacturage Geodis

SNCF a mis en place une opération d'affacturage 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 2022 ont permis de recevoir un encaissement net de 233 M€ (197 M€ au 30 juin 2021) de la part du Factor de façon anticipée par rapport au délai de recouvrement habituel des créances.

8. PÉRIMÈTRE

Aucune variation significative du périmètre n'a été constatée au cours de la période.

03 – RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS

Société Nationale SNCF

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

(Période du 1^{er} janvier 2022 au 30 juin 2022)

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

Rapport des commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle

(Période du 1^{er} janvier 2022 au 30 juin 2022)

A l'Actionnaire unique

Société Nationale SNCF

2 Place Aux Etoiles
93210 SAINT-DENIS

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 Société Nationale SNCF, relatifs à la période du 1^{er} janvier 2022 au 30 juin 2022, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

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.

I - Conclusion sur les comptes

Nous avons effectué notre examen limité selon les normes d'exercice professionnel applicables en France.

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

Comme mentionné dans la note 4.3.3.1 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 »), SNCF Réseau a mis en œuvre un test de valeur au 31 décembre 2021 en lien avec l'adoption de son nouveau plan stratégique et la finalisation du projet de contrat de performance 2021-2030 avec l'État. Ce test n'a pas conduit à constater de dépréciation complémentaire des actifs de l'UGT Infrastructure.

Au 30 juin 2022, SNCF Réseau n'a pas identifié d'indice de perte de valeur, considérant que SNCF Réseau dispose de différents leviers pour compenser l'incidence de l'évolution de certains paramètres (taux d'actualisation, taux d'inflation long terme, impacts immédiats de l'inflation sur les prix de l'énergie, etc.) sur les prévisions de flux de trésorerie actualisés. En conséquence, SNCF Réseau n'a pas réalisé de nouveau test de valeur au 30 juin 2022 et a maintenu inchangée la dépréciation telle que déterminée à l'issue du dernier test réalisé en date du 31 décembre 2021.

L'équilibre des négociations entre l'État et SNCF Réseau qui sous-tend la trajectoire financière retenue dans le dernier test mis en œuvre 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 un contexte toujours marqué par la crise sanitaire et de reprise progressive de l'activité. 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 ce test de valeur reposent sur la trajectoire financière du contrat de performance 2021-2030. Elle s'appuie sur le plan stratégique 2021-2030 du groupe SNCF Réseau préparé dans le cadre du plan stratégique du groupe SNCF adopté par le Conseil d'administration de SNCF du 29 juillet 2021, et ajusté des demandes de l'État telles que traduites dans le nouveau contrat de performance 2021-2030. Ces prévisions de trésorerie 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 géopolitique, économique et sanitaire actuel :

- Les prévisions retenues dans le test de valeur de l'UGT Infrastructure au 31 décembre 2021 reposent sur le nouveau contrat de performance 2021-2030 approuvé par le Conseil d'administration de SNCF Réseau du 4 novembre 2021 et signé le 6 avril 2022 avec l'État. Certaines hypothèses, notamment celles reposant sur une décision de l'État ou liées au contexte sanitaire, sont susceptibles d'évoluer dans le temps.
- Les projections de péages reposent en particulier sur :
 - Des trajectoires de trafic révisées par les transporteurs du Groupe SNCF et des hypothèses d'ouverture à la 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 des comportements des voyageurs.

- Des hypothèses de tarification en partie soumises à avis de l'ART. L'indexation des tarifs de péages conventionnés a été alignée sur l'avis de l'ART rendu le 9 février 2021 pour les années 2022 et 2023 puis maintenue au niveau de 3,6% au-delà. L'augmentation des taux d'indexation de la tarification des activités conventionnées retenue dans le test pour les années post 2023, qui devra être soumise à l'avis de l'ART, 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, dont 1,6 milliards ont été versés en 2021 et 1,068 milliards au cours du 1^{er} semestre 2022 à SNCF Réseau.
 - Des dividendes qui seront perçus de la Société Nationale SNCF, dont l'estimation repose (i) à hauteur de 390 millions d'euros sur des cessions d'actifs 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 considéré comme stabilisé à un niveau de performance ou de régénération permettant d'optimiser le montant de la maintenance, 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'arrêté 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 2022 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 2022, d'une part, à 32,9 milliards d'euros pour les immobilisations corporelles et incorporelles (encours de production exclus) et, d'autre part, à 4,5 milliards d'euros pour les impôts différés actifs.

Sur la base de notre examen limité et sous cette réserve, 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.

II - 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 29 juillet 2022

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

Ernst & Young Audit

François Guillon

Philippe Vogt

Valérie Desclève

Nicolas Pfeuty

SA SNCF

Direction de la Communication
2, place aux Etoiles – 93633 La Plaine ST Denis Cedex

