

RAPPORT FINANCIER 30 JUIN 2023 GROUPE SNCF

ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER SEMESTRIEL

LA PLAINE SAINT-DENIS, LE 27 JUILLET 2023,

Nous attestons, à notre connaissance, que les comptes consolidés semestriels au 30 juin 2023 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 01

**02 – COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS
DU GROUPE SNCF** PAGE 25

**03 – RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES
SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS** PAGE 58

30 JUIN 2023

01 –

RAPPORT
SEMESTRIEL
D'ACTIVITÉ
GROUPE SNCF

LE GROUPE SNCF AU COURS DU PREMIER SEMESTRE 2023	3
1. LES RÉALISATIONS MAJEURES DES ACTIVITÉS AU COURS DU PREMIER SEMESTRE 2023	3
2. INFORMATIONS FINANCIÈRES RELATIVES AUX FAITS MARQUANTS DU PREMIER SEMESTRE 2023	5
3. LE GROUPE SNCF EN QUELQUES CHIFFRES	6
4. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	7
ACTIVITÉS ET RÉSULTATS FINANCIERS DU GROUPE	8
1. COMMENTAIRES SUR LES RÉSULTATS DU GROUPE	8
2. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS	11
3. INVESTISSEMENTS ET ENDETTEMENT NET	21
4. PRISES DE PARTICIPATION	21
5. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES	22
6. VOLET SOCIAL	23
ENJEUX ET PERSPECTIVES	24

LE GROUPE SNCF AU COURS DU PREMIER SEMESTRE 2023

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 2023

Un [pilotage rigoureux de la performance financière](#)

– L'activité est soutenue. Le chiffre d'affaires global du Groupe atteint 20,7 Mds€, en augmentation de +2,2%. À périmètre et change constants, l'activité est stable par rapport au S1 2022. Cette performance est atteinte dans un contexte économique et social difficile, démontrant la pertinence d'un portefeuille diversifié d'activités, à même d'absorber les chocs extérieurs :

- Les trafics ferroviaires de SNCF Voyageurs atteignent des niveaux historiques. Le train démontre son attractivité pour les trajets du quotidien comme pour ceux de la Grande Vitesse en France et en Europe (TGV-Intercités hors filiales : +10% vs S1 2022 / TGV Europe (dont Eurostar) : +40% / TER : +18%, Transilien : +5% / Intercités : +2,5%). Le chiffre d'affaires de SNCF Voyageurs progresse de +11,3%, dont +21% pour TGV (y compris filiales), par rapport

au S1 2022 (dont le premier trimestre avait encore été touché par la crise sanitaire).

- Sur les marchés conventionnés, SNCF Voyageurs a conclu plusieurs conventions avec ses autorités organisatrices (Ile-de-France, Occitanie, Nouvelle-Aquitaine) et remporté deux appels d'offres TER en Hauts-de-France et Pays de la Loire.
- De son côté, KEOLIS confirme le dynamisme du transport public, avec une activité en croissance de +7,3% vs S1 2022. KEOLIS a également remporté l'appel d'offres d'Ile-de-France Mobilités pour l'exploitation des lignes 16 et 17 de métro du Grand Paris Express et poursuit son développement à l'international avec des gains en Suède, aux Pays-Bas et aux États-Unis.
- À l'image du marché de la logistique, GEODIS voit son chiffre d'affaires baisser de -12% (-20% à périmètre et change constants) sous l'effet des baisses des volumes liées au ralentissement économique mondial et de la normalisation des taux de fret sur l'aérien et le maritime.

- Le fret ferroviaire subit le double effet des mouvements sociaux en France et de la réduction de la production de ses clients industriels (CA en baisse de -3,6% vs S1 2022).
 - Concernant SNCF Réseau, le chiffre d'affaires est en croissance de +2,4% vs S1 2022 à périmètre et change constants mais en retrait de -0,8% hors redevances électriques, en lien avec une forte baisse des circulations au 1^{er} trimestre en raison des mouvements sociaux (-9%).
- **Les marges du Groupe sont préservées :**
- **L'EBITDA atteint 2,8 Mds€** (EBITDA/CA de 13,4% vs 14,7% au S1 2022). **Hors grève, l'EBITDA atteindrait 3,2 Mds€ soit 15,3% du CA.**
 - **Le Groupe a su absorber l'impact majeur de l'inflation sur les charges par une politique commerciale volontariste et l'exécution d'un plan de performance et de productivité.** La réduction des frais de structure, des charges industrielles et des coûts projets, **ont contribué à des gains de compétitivité significatifs, à hauteur de 390 M€** au cours du 1^{er} semestre 2023, pour un objectif de 650 M€ pour l'année 2023.
 - **Pour le transport de marchandises, GEODIS parvient à maintenir ses marges** - malgré la baisse des volumes - grâce à la diversité de ses activités et aux actions de productivité sur les prix et coûts. Le fret ferroviaire subit le double effet des mouvements sociaux en France et de la réduction de la production de ses clients industriels
 - Les mouvements sociaux liés à la réforme nationale des retraites pénalisent toutefois la performance : environ 500 M€ sur le chiffre d'affaires et 400 M€ sur l'EBITDA.
- **Le Groupe confirme sa capacité à dégager des bénéfices, malgré la conjoncture, l'inflation et la grève du 1^{er} trimestre :**
- **Le résultat net reste bénéficiaire à hauteur de 158 M€** vs 928 M€ au S1 2022.
 - Ce résultat est pénalisé à hauteur de 350 M€ par des éléments techniques comptables non cash (provisions pour versements futurs des avantages au personnel réévalués du fait des augmentations de salaires consenties en 2022 et de l'accroissement des taux d'intérêt).
- **Cette bonne performance permet au Groupe de poursuivre son développement en maintenant une trajectoire financière conforme à ses engagements :**
- **Les investissements du Groupe atteignent 4,6 Mds€ au 1^{er} semestre 2023**, dont un quart financé par le Groupe SNCF. **97% sont réalisés en France.** Conformément à la stratégie du Groupe, les investissements favorisant la transition écologique sont privilégiés et portent **en majorité sur des projets structurants de régénération et de modernisation du réseau ferré et des gares** (2,44 Mds€ pour le réseau ferré; 420 M€ pour les gares, 1,55 Mds€ pour le matériel roulant et les installations d'exploitation de SNCF Voyageurs dont 54 rames de matériels roulants neufs et 200 M€ de matériels roulants électriques ou au gaz naturel (GNV) pour KEOLIS, GEODIS ou Captrain).
 - **Le Groupe dégage un cash-flow libre positif de 2,7 Mds€ à fin juin 2023** (vs 1,1 Mds€ au S1 2022) grâce à la dynamique de l'activité et à une gestion rigoureuse. Lors du 1^{er} semestre, SNCF Réseau a reçu le solde (0,6 Mds€) du Plan de relance du ferroviaire de l'État conçu pour maintenir la trajectoire

d'investissements face aux conséquences de la crise COVID en 2020 et 2021. Par ailleurs, 0,8 Mds€ de dividendes auxquels l'État renonce, ont été reversés à SNCF Réseau à fin juin, via le fonds de concours, afin de contribuer à la rénovation du réseau ferroviaire. **Le Groupe est en bonne position pour sécuriser un cash-flow positif en fin d'année.**

- **L'acquisition par GEODIS de Trans-O-Flex, spécialiste allemand du transport pharmaceutique, est entièrement financée** par le Groupe SNCF, conformément à sa stratégie d'autofinancement des opérations hors cœur ferroviaire.

- **Le désendettement du Groupe se poursuit** sous l'effet d'une activité dynamique et d'une gestion rigoureuse : **la dette nette recule à 23,9 Mds€** (-0,4 Mds€ vs fin juin 2022 et -0,5 Mds€ vs fin décembre 2022). **Le Groupe tient ainsi sa trajectoire de retour à un équilibre financier sain et pérenne.**

Les agences de notation financière reconnaissent la solidité des fondamentaux du Groupe SNCF

La dégradation de la note souveraine de la France par Fitch Ratings en avril 2023 à « AA- » assortie d'une perspective « stable » a entraîné mécaniquement celle d'établissements publics et d'entreprises et associations publiques, dont SNCF Réseau. **Le Groupe SNCF**, dont la notation est désormais au même niveau que celle de l'État français, **conserve sa notation « AA- », mais assortie toutefois d'une perspective rehaussée de « négative » à « stable »**. L'agence de notation S&P (Standard & Poor's), quant à elle, a confirmé la notation « AA- » du Groupe SNCF assortie d'une perspective « négative », jusqu'à la prochaine revue de notation en fin d'année 2023.

La bonne tenue de la notation du Groupe lui permet de conserver toutes ses marges de manœuvre actuelles en termes de financement.

Le Groupe SNCF continue de déployer sa stratégie « 100% finance durable »

L'objectif est de convertir pour 2025 l'intégralité de ses produits financiers (dette, placements, etc.) aux critères de l'investissement responsable.

Au cours du 1^{er} semestre 2023, le Groupe SNCF a ainsi levé 1,5 Mds€ en deux opérations :

- une émission publique à taux fixe d'échéance 10 ans, de 1,25 Mds€ ;

- et une émission à taux fixe en devises, d'échéance 10 ans, de 275 M de CHF.

Enfin, post clôture de juin, un placement privé, innovant, constituant une première mondiale : l'émission d'un « Charity Bond », obligation à coupon de partage au profit de la fondation des Hôpitaux de Paris, d'échéance 12 ans, de 300 M€, a été réalisée.

L'ensemble de ces financements a été opéré en format « Green Bond ».

En termes de performance extra-financière, le Groupe SNCF poursuit le déploiement de sa stratégie au service de la transition écologique et de la vitalité économique, sociale et industrielle des territoires

1. De nouveaux investissements en faveur des énergies renouvelables

Le Groupe SNCF devient producteur d'énergie solaire à travers l'activité de sa nouvelle filiale SNCF Renouvelables, lancée en juillet 2023. Elle lui permettra de répondre au besoin stratégique grandissant d'une électricité décarbonée à prix maîtrisé, tout en valorisant son patrimoine foncier. **Les objectifs sont très**

ambitieux : d'ici 2030, des panneaux photovoltaïques seront installés sur 1 000 hectares pour couvrir l'équivalent d'environ 15 à 20% des besoins actuels de la SNCF en électricité. Les opérations démarreront dès cette année sur une trentaine de sites de tailles diverses (centrales au sol, toitures, ombrières) répartis dans plusieurs régions. Ce projet impliquera les collectivités locales et contribuera à la vitalité des territoires ainsi qu'à l'effort collectif de renforcement de la souveraineté énergétique de la France.

2. La poursuite des politiques de sobriété

La SNCF poursuit ses actions **en faveur de la sobriété énergétique**. Le plan d'action lancé à l'automne 2022 porte ses fruits. La consommation des bâtiments des campus tertiaires à Saint-Denis a ainsi baissé de 20% sur un an. De nouvelles mesures sont appliquées depuis cet été telles que la climatisation des locaux seulement à partir de 26°C.

3. Le Groupe SNCF intensifie le développement de l'économie circulaire au quotidien

La filière industrielle dédiée au recyclage et au réemploi des vêtements professionnels entrera prochainement dans sa phase d'exploitation opérationnelle. Dès cet automne, les tenues usagées des 24 000 agents de la SNCF au contact des clients seront transformées en matières premières pour le recyclage textile ou plastique, au sein de Nouvelles Fibres Textiles, une usine française.

4. Des mesures en faveur de la biodiversité

SNCF Réseau expérimente et déploie des solutions pour que les voies ferrées ne soient plus une frontière infranchissable pour les animaux des écosystèmes traversés. Le défi principal est de proposer des solutions différenciées selon les territoires et les enjeux écologiques. Par exemple, dans le delta du Rhône, SNCF Réseau expérimente depuis 2023 – une première en Europe – des traverses creuses qui permettent aux batraciens de franchir les voies en toute sécurité.

Renforcement du pacte social du Groupe

Plus de 8 500 nouveaux collaborateurs, cadres et non-cadres, **ont rejoint le Groupe au cours du 1^{er} semestre 2023 en France (CDI)**, essentiellement sur les métiers techniques, en particulier dans les domaines du génie civil, électrique, mécanique et dans les systèmes d'information. **Le Groupe SNCF renforce sa position dans les tout premiers employeurs de France** (215 000 salariés en France à fin juin 2023).

SNCF poursuit son engagement en matière sociale :

– Une **table ronde « rémunérations »** a été organisée avec les syndicats en mai dernier pour ajuster les mesures salariales significatives engagées dès 2022 au regard du contexte économique et social du Groupe (**revalorisation des personnels ferroviaires de près de +6% en moyenne pour 2022 et de près de +6% en moyenne pour 2023, permettant de compenser l'effet de l'inflation**). Les discussions ont porté sur la revalorisation des éléments variables de solde et une meilleure valorisation de l'ancienneté dans les grilles de salaires.

– La mise en place d'un Forfait Mobilités Durables de 400 € et la prise en charge de 75% du montant des abonnements de transports publics des salariés pour accompagner la décarbonation des trajets domicile-travail des salariés.

– **La SNCF propose d'étendre à l'ensemble de ses salariés contractuels et statutaires le bénéfice d'une protection sociale complémentaire Santé et Prévoyance**. Le dialogue social mené en juin sur ce sujet

conduit à un accord de méthode signé à la majorité des organisations syndicales représentatives en juillet. Il fixe le cadre et les grandes composantes de protection sociale complémentaire à mettre en œuvre en janvier 2025.

– **Dans le cadre du projet d'entreprise Tous SNCF, le programme SNCF&moi impulse la mise en place de mesures d'optimisation de l'expérience quotidienne de tous ses salariés** : pour leur équilibre vie professionnelle/vie personnelle, pour leur quotidien au travail, pour leur carrière et pour leurs engagements citoyens. Près d'une trentaine d'actions ont été déployées ou sont en cours de déploiement.

– **La Fondation SNCF amplifie ses engagements en faveur de l'insertion des jeunes dans la société**. Elle a lancé les premières Journées Solidaires Jeunesse qui ont permis l'accompagnement de 260 jeunes issus de tous les territoires par 220 salariés du Groupe. Au total, 7 000 collaborateurs du Groupe sont déjà engagés dans le mécénat de compétences. La Fondation a également ouvert sa gouvernance en intégrant 28 jeunes dans ses comités de validation des projets.

Des efforts reconnus par les agences de notation extra-financière

L'agence EcoVadis a notamment attribué la note de 82/100 au Groupe SNCF (+3 points par rapport à 2022), classant le Groupe dans le top 1% des entreprises évaluées. **Avec un score supérieur à 78/100, le Groupe s'est vu décerner la médaille de Platine EcoVadis.**

2. INFORMATIONS FINANCIÈRES RELATIVES AUX FAITS MARQUANTS DU PREMIER SEMESTRE 2023

2.1 SUIVI DU PLAN DE RELANCE FERROVIAIRE

Le plan de relance du ferroviaire engagé par l'État en 2020 pour un montant de 4,05 Mds€ s'est soldé par le reversement d'un montant complémentaire de 0,644 Md€ le 14 mars 2023 par l'État à SNCF Réseau, par l'intermédiaire du fonds de concours. Pour rappel, un montant de 1,645 Mds€ a été versé en 2021 et deux autres montants de 0,693 Md€ et 1,068 Mds€ ont été versés en 2022.

2.2 OUVERTURE D'UNE ENQUÊTE APPROFONDIE DE LA COMMISSION EUROPÉENNE SUR LES MESURES DE SOUTIEN FRANÇAISES EN FAVEUR DE FRET SNCF

Les suites, à date, de l'enquête ouverte le 18/01/2023 par la Commission européenne à l'encontre de l'Etat français sur des mesures de soutien dont a bénéficié FRET SNCF durant la période 2007-2019 sont présentées dans les paragraphes ci-après.

Dans un courrier du 23/05/2023, le ministère chargé des transports a informé le Président de SNCF SA que l'analyse préliminaire de la Commission Européenne devrait conduire à la conclusion que la prise en charge récurrente des pertes de FRET SNCF par SA SNCF devrait être considérée comme une aide d'État illégale.

Compte tenu des risques encourus en cas de décision négative avec récupération de l'aide considérée comme illégale, l'Etat considère qu'il convient dès lors de mettre en œuvre une nouvelle étape de transformation.

Cette transformation se traduira notamment par la création de 2 nouvelles entités qui devront être constituées au plus tard au 31/12/2024.

L'une sera dédiée à l'activité de trains mutualisés, dite de « gestion capacitaire » ; l'autre sera une entreprise de maintenance qui offrira la réalisation de prestations

d'entretien de matériels roulants. Parallèlement à la création de ces nouvelles entités, FRET SNCF devra se désengager progressivement d'ici au 31/12/2023 de 23 flux dits « trains entiers dédiés ». D'autres mesures complémentaires sont également prévues telles que le transfert de la gestion et de l'exploitation de la plateforme logistique de Saint-Priest près de Lyon à un opérateur tiers ; la cession d'actifs (principalement immobiliers et locomotives), et l'ouverture du capital à moyen terme des 2 nouvelles structures à des tiers minoritaires.

Si elle est engagée rapidement, cette transformation devrait permettre au terme de la procédure formelle d'examen, d'obtenir de la commission le constat d'une discontinuité économique de FRET SNCF, et donc à l'absence d'extension aux deux nouvelles entités d'une obligation de remboursement de toute aide passée.

A date, en l'absence de toute décision effective de ces mesures, de même que d'identification de leurs modalités précises de mise en œuvre, aucun impact n'a été comptabilisé dans les comptes du Groupe au 30/06/2023.

2.3 ACQUISITION DU GROUPE ALLEMAND TRANS-O-FLEX PAR LA FILIALE GEODIS

Le 2 mars 2023, Geodis a finalisé l'acquisition de 100% de l'entreprise allemande Trans-O-Flex, spécialiste et leader dans le transport sous température contrôlée. L'entreprise a développé son propre réseau et mis en place des solutions logistiques dédiées aux secteurs des cosmétiques, de l'électronique grand public et de la santé en Allemagne et en Autriche, où elle emploie près de 2000 personnes réparties sur 77 sites et entrepôts. Depuis son acquisition, le groupe Trans-O-Flex a réalisé un chiffre d'affaires de 201 M€.

Grâce à cette acquisition, GEODIS se positionne parmi les acteurs majeurs sur le marché de la santé et renforce ses capacités de livraison express en Allemagne, un des pays stratégiques pour le Groupe.

3. LE GROUPE SNCF EN QUELQUES CHIFFRES

En millions d'euros	30/06/2023	30/06/2022
Chiffre d'affaires	20 723	20 270
EBITDA	2 771	2 983
Résultat net - Part du Groupe	158	928
Résultat net récurrent - Part du Groupe (1)	165	899
Investissements nets (2)	1 164	1 053
Investissements tous financements (3)	4 637	4 342
Cash Flow Libre (4)	2 663	1 064

	30/06/2023	30/06/2022
Endettement net / EBITDA (5)	3,7	4,1
% FFO (6) / Endettement net (7)	22,2%	20,5%

En millions d'euros	30/06/2023	31/12/2022
Endettement net du Groupe SNCF	23 893	24 439
dont endettement net de SNCF Réseau	19 012	18 998

	30/06/2023	31/12/2022
Effectifs	280 220	276 271

(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	30/06/2023	30/06/2022
la somme des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	3 553	3 041
- Intérêts d'emprunts capitalisés	74	115
- Subventions d'investissement reçues	-2 774	-2 130
- Nouveaux actifs financiers de concession	1 026	828
- Encaissement sur actifs financiers de concession	-715	-801
Total investissements nets	1 164	1 053

(3) Les investissements tous financements sont obtenus par :

En millions d'euros	30/06/2023	30/06/2022
la somme des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	3 553	3 041
- Intérêts d'emprunts capitalisés	74	115
- Nouveaux actifs financiers de concession	1 026	828
diminuée de la variation du BFR d'investissement	16	-358
Total investissements tous financements	4 637	4 342

(4) Le Cash Flow Libre est obtenu par :

En millions d'euros	30/06/2023	30/06/2022
la somme des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
- CAF après coût de l'endettement financier net et impôt	2 377	2 575
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-3 553	-3 041
- Intérêts d'emprunts capitalisés	-74	-115
- Subventions d'investissements reçues	2 774	2 130
- Remboursement des obligations locatives	-532	-496
- Remboursements des créances financières de location IFRS 16	1	0
- Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	140	97
- Nouveaux actifs financiers de concession	-1 026	-828
- Encaissement sur actifs financiers de concession	715	801
- Incidence de la variation du BFR	1 827	-53
la variation du BFR IS inclus dans la ligne «Impôts (décaissés) encaissés» de l'état des flux de trésorerie	5	-15
les intérêts courus sur obligations locatives IFRS 16 inclus dans la ligne «Intérêts payés sur obligations locatives» de l'état des flux de trésorerie	2	0
les dividendes reçus des entités mises en équivalence inclus dans la ligne «Dividendes reçus» de l'état des flux de trésorerie	6	8
Total Cash Flow Libre	2 663	1 064

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

(6) Les fonds d'opérations (Funds From Operations / FFO) sont obtenus par :

En millions d'euros	30/06/2023	30/06/2022
la somme des lignes du compte de résultat (sur 12 mois glissants) :		
- EBITDA	6 402	5 932
- Coût de l'endettement financier net et autres	-768	-835
- Impôt sur les résultats	-327	-124
Total FFO	5 308	4 973

(7) Endettement net au 30 juin.

4. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

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

ACTIVITÉS ET RÉSULTATS FINANCIERS DU GROUPE

1. COMMENTAIRES SUR LES RÉSULTATS DU GROUPE

1.1 RÉSULTATS DU GROUPE

En millions d'euros	1er semestre 2023	1er semestre 2022	Variation 2023 vs 2022
Chiffre d'affaires	20 723	20 270	453
Péages	-462	-360	-102
Achats et charges externes hors péages	-8 322	-8 363	41
Impôts et taxes	-858	-842	-16
Charges de personnel	-8 358	-7 804	-554
Autres produits et charges	48	82	-34
EBITDA	2 771	2 983	-213
Dotations aux amortissements	-1 999	-1 957	-43
Variation nette des provisions	-24	51	-75
Résultat opérationnel courant	747	1 077	-330
Résultat de cession d'actifs	31	4	28
Pertes de valeur	-11	26	-37
Résultat opérationnel	767	1 107	-339
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	20	25	-4
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	788	1 132	-344
Coût financier net des avantages du personnel	-143	215	-358
Coût de l'endettement financier net et autres	-372	-338	-34
Résultat financier	-516	-123	-392
Résultat avant impôt	272	1 008	-736
Impôt sur les résultats	-82	-69	-13
Résultat net des activités ordinaires	191	940	-749
Résultat net d'impôt des activités transférées	-	-	-
Résultat net de l'exercice	191	940	-749
Résultat net - Part du Groupe	158	928	-770
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	33	12	21
Résultat net récurrent - Part du Groupe (1)	165	899	-734
EBITDA / chiffre d'affaires	13,4%	14,7%	
Résultat opérationnel courant / chiffre d'affaires	3,6%	5,3%	

(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 » ;

- 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	30/06/2023	30/06/2022
Résultat net - Part du Groupe	158	928
Pertes de valeurs	11	-26
Inclus dans la ligne "Impôts sur les résultats"	0	-1
Inclus dans la ligne "Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)"	-4	-2
Résultat net récurrent - Part du Groupe	165	899

1.2 COMPARABILITÉ DES COMPTES

La comparabilité des résultats 2023 avec ceux de 2022 est affectée par les variations de périmètre et change suivantes :

En millions d'euros		Effets sur l'évolution du chiffre d'affaires
SNCF Réseau	Variation de périmètre 2022 ⁽¹⁾	
	Acquisition de Leyfa Measurement (France)	0
SNCF Gares & Connexions	Variation de périmètre 2022 ⁽¹⁾	
	Prise de contrôle de Lagardère & Connexions (France)	38
TGV - Intercités	Variation de périmètre 2022 ⁽¹⁾	
	Cession du groupe Rail Europe	0
	Variation de périmètre 2023	
	Cession de Expretio (Canada)	-2
	Variation des taux de change	-9
Keolis	Variations de périmètre 2022 ⁽¹⁾	
	Acquisition de Terminal G (Suède)	1
	Acquisition de Transports Pagès (France)	4
	Cession de l'activité ferroviaire en Norvège	-26
	Variation des taux de change	-52
Geodis	Variations de périmètre 2022 ⁽¹⁾	
	Acquisition de Keppel Logistics (Singapour)	33
	Acquisition de Need It Now Delivers (États-Unis)	317
	Variations de périmètre 2023	
	Acquisition de Trans-O-Flex (Allemagne)	201
	Acquisition de Transports Devoluy (France)	1
	Variation des taux de change	-36
Rail Logistics Europe	Variation de périmètre 2022 ⁽¹⁾	
	Acquisition de Takargo (Portugal)	10
	Variation des taux de change	1
Opérations internes		0
Total		482

(1) Opérations réalisées en 2022 ayant un effet sur l'évolution du chiffre d'affaires 2022 / 2023.

1.3 RÉSULTATS DU PREMIER SEMESTRE 2023

1.3.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé du Groupe SNCF s'élève à 20 723 M€ à fin juin 2023, soit une augmentation de 453 M€ (+2,2%) par rapport à 2022 qui s'explique par :

- des effets périmètre pour +578 M€ ;
- l'effet de la variation des taux de change pour -96 M€ ;
- une croissance organique de -29 M€ (-0,1%) ; celle des activités est la suivante (données aux bornes des activités) :

Croissance organique 2023 du chiffre d'affaires aux bornes des activités

SNCF Réseau	+83 M€	+2,4%
SNCF Gares & Connexions	+64 M€	+8,3%
Transilien	+82 M€	+4,5%
TER	+83 M€	+3,0%
TGV - Intercités	+749 M€	+19,6%
Direction industrielle	+128 M€	+14,0%
Voyageurs autres	+254 M€	+82,0%
Keolis	+242 M€	+7,3%
Geodis	-1 330 M€	-19,7%
Rail Logistics Europe	-31 M€	-3,6%
SNCF Immobilier	+121 M€	+31,0%
Corporate	+53 M€	+9,8%

1.3.2 EBITDA

Au 30 juin 2023 l'EBITDA s'établit à 2 771 M€, en baisse de 213 M€ par rapport à 2022 ; le ratio EBITDA sur chiffre d'affaires passe de 14,7% à 13,4% entre 2022 et 2023.

En millions d'euros	1er semestre 2023	1er semestre 2022	Variation 2023 vs 2022		Variation à périmètre et change constants	
Chiffre d'affaires (CA)	20 723	20 270	453	2,2%	-29	-0,1%
Charges de personnel	-8 358	-7 804	-554	7,1%	-472	6,0%
Achats et charges externes (hors péages, énergie de traction et carburant) et autres produits et charges	-7 167	-7 507	340	-4,5%	681	-9,1%
Péages	-462	-360	-102	28,4%	-107	29,8%
Énergie de traction et carburant	-1 107	-773	-333	43,1%	-336	43,5%
Impôts et taxes	-858	-842	-16	1,9%	-11	1,3%
EBITDA	2 771	2 983	-213	-7,1%	-273	-9,2%
Taux EBITDA / CA	13,4%	14,7%				

1.3.3 Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant atteint 747 M€, en baisse de 330 M€ par rapport à 2022.

Le taux de transformation du chiffre d'affaires en résultat opérationnel courant passe ainsi de 5,3% à 3,6%.

La baisse de l'EBITDA de 213 M€ est accentuée par :

- la hausse de 43 M€ des dotations aux amortissements ;
- l'évolution défavorable de la variation nette des provisions : dotation nette de -24 M€ en 2023 contre une reprise nette de 51 M€ en 2022.

1.3.4 Résultat opérationnel

Le résultat opérationnel se dégrade de 339 M€ en lien avec l'évolution du résultat opérationnel courant.

1.3.5 Résultat financier

La dégradation de 392 M€ du résultat financier entre 2022 et 2023 s'explique principalement par le changement d'hypothèses actuarielles et par la mise à jour des taux d'actualisation retenus pour l'évaluation des provisions pour avantages du personnel.

1.3.6 Résultat net part du Groupe

Conséquence de l'ensemble de ces évolutions, le résultat net part du Groupe est bénéficiaire de 158 M€, contre un gain de 928 M€ en 2022, après constatation d'un résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) de 33 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	1 482	190	1 746	2 722	4 382	42	42	3 402
b) Chiffre d'affaires intragroupe	2 127	692	174	164	173	1 001	523	86
a+b Chiffre d'affaires	3 610	882	1 919	2 885	4 555	1 043	565	3 488
c) EBITDA externe	679	169	150	95	584	64	10	282
d) Élimination des opérations internes (1)	51	7	15	21	24	13	3	9
c+d EBITDA	731	176	165	115	607	77	14	290
Investissements nets (2)	303	195	227	-151	314	72	6	58
Investissements tous financements (2)	2 438	422	502	607	377	61	6	81

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

(2) Voir définition en note 2 de la section Le Groupe SNCF au cours du premier semestre 2023.

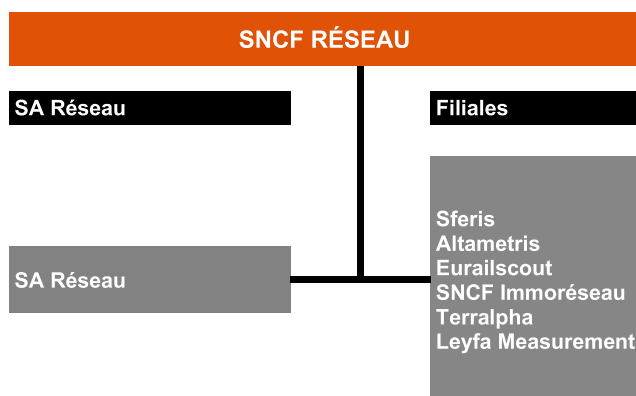
En millions d'euros	Geodis	Rail Logistics Europe	Logistique Autres	SNCF Immobilier	Corporate	Éliminations inter-secteurs	Total
a) Chiffre d'affaires externe	5 871	800	-	18	26		20 723
b) Chiffre d'affaires intragroupe	64	38	-	492	574	-6 107	-
a+b Chiffre d'affaires	5 934	838	-	510	599	-6 107	20 723
c) EBITDA externe	585	25	2	86	41		2 771
d) Élimination des opérations internes (1)	3	3	-	1	9	-160	-
c+d EBITDA	589	28	2	87	50	-160	2 771
Investissements nets (2)	96	17	-	7	19		1 164
Investissements tous financements (2)	91	26	-	8	19		4 637

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

(2) Voir définition en note 2 de la section Le Groupe SNCF au cours du premier semestre 2023.

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 (avant élimination des opérations internes au Groupe).

2.1 SNCF RÉSEAU



SNCF Réseau commercialise les sillons, gère, assure la maintenance, modernise et développe le réseau ferré national. Ses clients sont les 41 entreprises ferroviaires circulant sur le réseau ferré national et 18 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, Altametrus, Eurailscout, SNCF Immoréseau, Terralpha et Leyfa Measurement.

En millions d'euros	1er semestre 2023	1er semestre 2022	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	1 482	1 351	132
b) Chiffre d'affaires intragroupe	2 127	2 176	-49
a+b Chiffre d'affaires	3 610	3 526	83
c) EBITDA externe	679	881	-201
d) Élimination des opérations internes (1)	51	51	1
c+d EBITDA	731	931	-201
EBITDA / Chiffre d'affaires	20,2%	26,4%	
Investissements nets	303	780	-477
Investissements tous financements	2 438	2 514	-76

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

Faits marquants

– « Nouvelle donne ferroviaire » : dans le cadre du plan de 100 Mds€ d'ici 2040 pour le transport ferroviaire, une convention tripartite a été signée avec l'État et l'Agence de financement des infrastructures de transport de France à hauteur de 100 millions d'euros pour la réalisation en 2023 de travaux et d'études pour la régénération du réseau.

– Tarification du réseau ferré national 2024-2026 : la tarification relative à l'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026 a été validée par l'Autorité de régulation des transports (ART) pour les activités non conventionnées voyageurs, les activités conventionnées par une autorité organisatrice des mobilités (AOM) et pour l'activité fret, par deux avis rendus le 9 février et le 18 juillet 2023.

– Le programme d'investissement pour le réseau ferré se poursuit dans toutes les régions de France avec notamment :

- La poursuite des travaux EOLE avec la mise en service technique du tunnel pour un début des essais dynamiques en juin 2023.

- La fin de la première phase des travaux de l'interconnexion Lyon-Turin.
- Le déploiement d'une nouvelle commande centralisée du réseau (CCR) en Hauts-de-France sur les 125 km de lignes de l'étoile ferroviaire de Douai.
- La réouverture de la ligne Angoulême-Saintes-Royan à la suite des travaux de régénération de la signalisation.

Résultats du premier semestre 2023

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de SNCF Réseau est en hausse de 2,4% soit 83 M€ par rapport à 2022. Cette évolution s'explique principalement par :

- la hausse de 107 M€ de la facturation de l'énergie électrique aux transporteurs (neutre au niveau de l'EBITDA de SNCF Réseau) ;
- un effet prix de +93 M€ (+3,4% sur les segments Grande Vitesse, Fret et Intercités et +2,4 % sur les autres activités conventionnées) ;
- un effet net des adaptations du plan de transport pour -90 M€ (effet de la crise sanitaire en 2022 vs effet des grèves en 2023).

– EBITDA

L'EBITDA recule de 201 M€ soit -21,5% par rapport à l'exercice précédent. Cette évolution est liée essentiellement :

- à l'effet de l'inflation sur les charges de personnel (-99 M€) et sur les charges de production, de fonctionnement et les fluides (-148 M€) ;
- un effet net de la crise sanitaire en 2022 et de l'effet des grèves de 2023 (-81 M€) ;
- l'indexation des redevances d'infrastructure (+93 M€) ;
- l'effet du plan de performance sur les charges d'exploitation (+56 M€).

– Investissements nets

Le volume des investissements nets de l'exercice (303 M€) est en recul de 477 M€. Cette évolution est principalement liée à la hausse des subventions encaissées au premier semestre 2023.

– Investissements tous financements

Le volume des investissements tous financements de l'exercice (2 438 M€) est stable comparé à l'exercice précédent.

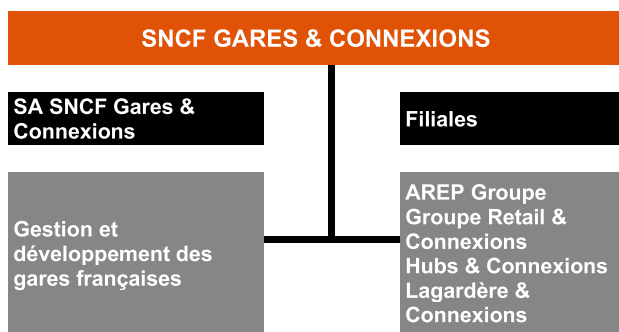
Perspectives du second semestre

– Investissements : l'activité sera soutenue au deuxième semestre (et notamment l'été) afin de réussir le programme d'investissements annuels, avec des chantiers majeurs de régénération de la voie, plusieurs projets de développement régionaux significatifs et la poursuite des travaux d'EOLE et Charles-de-Gaulle Express.

– « Nouvelle donne ferroviaire » : SNCF Réseau se met en ordre de marche pour réussir la montée en puissance de la régénération et de la modernisation sur la période 2024-2027 (année où le rythme de croisière sera atteint) : choix des projets, planification des études, adéquation des ressources (recrutements et formations).

– Financements : SNCF Réseau doit encore recevoir 267 M€ de fonds de concours au second semestre.

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, Hubs & Connexions et Lagardère & Connexions.

En millions d'euros	1er semestre 2023	1er semestre 2022	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	190	132	58
b) Chiffre d'affaires intragroupe	692	648	45
a+b Chiffre d'affaires	882	780	102
c) EBITDA externe	169	159	10
d) Élimination des opérations internes (1)	7	6	2
c+d EBITDA	176	165	11
EBITDA / Chiffre d'affaires	20,0%	21,1%	
Investissements nets	195	46	149
Investissements tous financements	422	367	56

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

Faits marquants

– L'Autorité de régulation des transports (ART) a été saisie du Document de référence des gares de voyageurs (DRG) pour l'horaire de service 2023 en vue d'un avis attendu pour la fin juillet 2023.

– Le premier semestre est marqué par la poursuite de la reprise de l'activité commerciale en gare (niveau d'activité des commerçants supérieur de plus de 10% par rapport à 2022).

Résultats du premier semestre 2023

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2023 de SNCF Gares & Connexions est en progression de 102 M€ (13,1%) par rapport à 2022. La prise de contrôle fin 2022 de la filiale Lagardère & Connexions affecte positivement l'évolution du chiffre d'affaires à hauteur de +38 M€. La hausse des prestations régulées (hausse tarifaire du DRG 2023) et une meilleure performance sur les redevances de commerces expliquent l'essentiel de la croissance organique du chiffre d'affaires.

– EBITDA

L'EBITDA progresse de 11 M€ entre 2022 et 2023 avec principalement la croissance des redevances de commerces. Du fait du bouclier tarifaire mis en œuvre sur les prestations régulées, les effets de l'inflation ne sont que partiellement répercutés dans le chiffre d'affaires.

– Investissements nets

Le montant des investissements nets de l'exercice (195 M€) progresse de 149 M€ avec des investissements bruts en hausse par rapport à juin 2022, une baisse des dettes fournisseurs relatives à des travaux et des subventions encaissées en augmentation.

– Investissements tous financements

Le volume des investissements tous financements progresse de 15,3%.

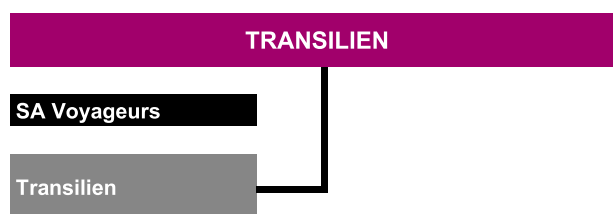
Perspectives du second semestre

– Le rythme de reprise de l'activité commerciale en gare est un élément clé de la performance économique de SNCF Gares & Connexions. SNCF Gares & Connexions compte sur un second semestre dynamique avec les pointes d'activité comme la période estivale, la Coupe du monde de rugby et les fêtes de fin d'année.

– Partenaire de la Coupe du monde de rugby France 2023, SNCF Gares & Connexions prévoit un dispositif d'animation dans 22 gares, soit au-delà des 9 gares hôtes, pour célébrer la Coupe du monde de rugby qui se déroulera en France du 8 septembre au 28 octobre prochains.

– Au second semestre, SNCF Gares & Connexions continue de mener les actions qui s'inscrivent dans son plan stratégique « Envie de Gare », en particulier le déploiement du programme « Place de la Gare » dans les gares situées au sein des territoires, la poursuite des grands projets emblématiques comme les gares de Paris-Nord et Toulouse Matabiau ainsi que la préparation de l'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024.

2.3 TRANSILIEN



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

En millions d'euros	1er semestre 2023	1er semestre 2022	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	1 746	1 667	79
b) Chiffre d'affaires intragroupe	174	170	3
a+b Chiffre d'affaires	1 919	1 837	82
c) EBITDA externe	150	192	-43
d) Élimination des opérations internes (1)	15	15	0
c+d EBITDA	165	207	-42
EBITDA / Chiffre d'affaires	8,6%	11,3%	
Investissements nets	227	-43	270
Investissements tous financements	502	525	-23

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

Faits marquants

– Prolongation jusqu'en 2025 du plan pluriannuel d'investissements 2020-2023 avec Île-de-France Mobilités

(plus de 1,6 Mds€ sur chacune des deux années supplémentaires), en cohérence avec la prolongation du contrat d'exploitation signée fin 2022. Maintien du principe de financement de SNCF Voyageurs à 100% par des subventions d'investissements, tout en satisfaisant Île-de-France Mobilités sur sa capacité à garantir ses ressources de financement au regard de la croissance de son endettement et de son ambition d'avoir le réseau de transport public le plus développé et le plus performant du monde à l'horizon 2030-2033 ; ces investissements doivent aussi permettre à plus court terme d'assurer la bonne préparation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024.

– Une fréquentation des voyageurs à 79% de la référence 2019, qui a été impactée en début d'année par les mouvements sociaux et qui repart à la hausse à la fin du premier semestre avec un rebond significatif en juin à 90% de la référence 2019.

– Résultats de ponctualité globalement en ligne avec les objectifs contractuels (91,2% en moyenne à fin mai).

– Qualité du service en légère baisse avec un taux de satisfaction clients de 78,5% (à fin mars – résultats disponibles trimestriellement).

– Poursuite du programme d'investissements en 2023 avec à fin juin la livraison de 19 nouvelles rames : 6 RER NG pour une mise en service commerciale fin 2023 sur la ligne E, 7 trams-trains Dualis pour le T4, 5 trams-trains Dualis pour le T12 en vue de l'ouverture de la ligne en décembre 2023, et un Regio2N permettant à la ligne N d'être équipée à 100% de ce nouveau matériel. Poursuite de la création et de l'aménagement de sites pour l'entretien des nouveaux matériels avec notamment le site de Villeneuve pour l'entretien des matériels RER NG de la ligne D et Regio2N des lignes R et D Sud. Mise en service des faisceaux de garage à Trappes et Rambouillet. Concernant la distribution, déploiement du nouvel automate de vente *mass transit* sur 10 sites pilotes pour une généralisation prévue dès 2024.

Résultats du premier semestre 2023

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2023 de Transilien est en progression 82 M€ soit +4,5% par rapport à 2022 dont principalement +127 M€ d'effet indice sur forfait (changement indice et poids sur énergie électrique), +25 M€ de progression des rémunérations à l'€/l'€ (péages et impôts & taxes), -11 M€ sur la rémunération du coût des investissements ante 2020 et -47 M€ d'impact des grèves 2023.

– EBITDA

L'EBITDA de Transilien recule de 42 M€ entre 2022 et 2023 avec principalement un effet indexation défavorable limité à -24 M€ grâce à la prise en compte du nouvel indice d'énergie électrique, -11 M€ sur la rémunération du coût des investissements ante 2020 et -8 M€ d'effet des grèves.

– Investissements nets

Le volume des investissements nets (227 M€) progresse de 270 M€. Les investissements bruts décaissés sont supérieurs de 125 M€ à ceux de fin juin 2022, tout particulièrement sur le matériel roulant et sur les installations fixes ; les subventions encaissées sont inférieures de 145 M€ à celles de fin juin 2022 avec le contre-effet de 320 M€ de subventions reçues en avance en juin 2022.

– Investissements tous financements

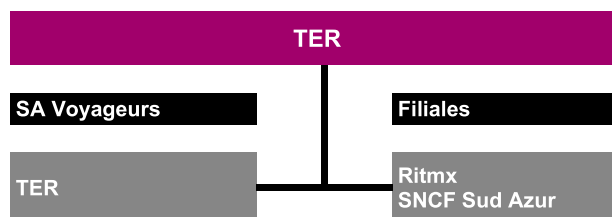
Le volume des investissements tous financements de l'exercice ne présente pas d'évolution significative par rapport à l'exercice précédent.

Perspectives du second semestre

– Production et qualité de service au niveau des engagements contractuels.

– Préparation de la mise en exploitation de la ligne de tram-train T12 Massy - Évry-Courcouronnes en décembre 2023.

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	1er	Variation
	semestre 2023	semestre 2022	
a) Chiffre d'affaires externe	2 722	2 644	77
b) Chiffre d'affaires intragroupe	164	158	6
a+b Chiffre d'affaires	2 885	2 802	83
c) EBITDA externe	95	189	-94
d) Élimination des opérations internes (1)	21	20	0
c+d EBITDA	115	209	-94
EBITDA / Chiffre d'affaires	4,0%	7,5%	
Investissements nets	-151	-193	43
Investissements tous financements	607	423	183

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

Faits marquants

– Poursuite des recontractualisations en gré à gré :

- La région Occitanie a voté le 23 mars une nouvelle convention d'exploitation pour 2023-2032, sans ouverture à la concurrence prévue sur la période. La convention prévoit la mise en œuvre d'un nouveau modèle de prise en charge des recettes.
- La région Pays de la Loire a signé avec SNCF Voyageurs le 26 mai l'avenant à la convention 2022-2031 établissant la trajectoire économique 2025-2031 ainsi que la prise en compte de l'ouverture à la concurrence du lot 1 tram-train Sud Loire et la reprise de la distribution par la région à compter de 2026.
- La région Nouvelle-Aquitaine a voté en assemblée plénière le 12 juin une nouvelle convention d'exploitation de 7 ans, avec ouverture à la concurrence progressive.

- Poursuite du processus d'ouverture à la concurrence :
 - Deux appels d'offres Exploitation - lots « Étoile d'Amiens » et « Tram-train - Sud Loire » - attribués à SNCF Voyageurs.
 - Différents avis de pré-information (API) publiés au premier semestre 2023 : lots « Toulon-les Alpes », « Ouest-Provence », « Dessertes parisiennes », « Étoile de Reims », « TER GV », et « Étoile mancelle ».
 - Appel à manifestation d'intérêt (AMI) lancé en février 2023 pour le lot « Étoile de Caen ».
 - Avis de marché publié par l'autorité organisatrice Pays de la Loire pour la mise en œuvre d'un MaaS (*Mobility as a Service*) régional.
- Dans un contexte de difficultés de production au premier trimestre consécutives à l'augmentation de la fréquentation et à une recrudescence d'événements externes (notamment intempéries), TER a su démontrer une forte résilience en faisant preuve de réactivité dans l'adaptation de l'offre et dans la mobilisation des ressources.

Résultats du premier semestre 2023

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2023 de TER est en hausse de 83 M€ soit 3,0% par rapport à 2022. Cette variation s'explique essentiellement par l'effet des indexations contractuelles (+126 M€) et par la hausse des volumes d'offres de transport (+41 M€). *A contrario* les grèves de 2023 ont dégradé le chiffre d'affaires de -82 M€.

– EBITDA

L'EBITDA de TER diminue de 94 M€ entre 2022 et 2023 dont -64 M€ d'effet d'indexation, -10 M€ générés par les moyens supplémentaires engagés par SNCF Voyageurs pour renforcer les équipes de conduite et -10 M€ d'effet grèves.

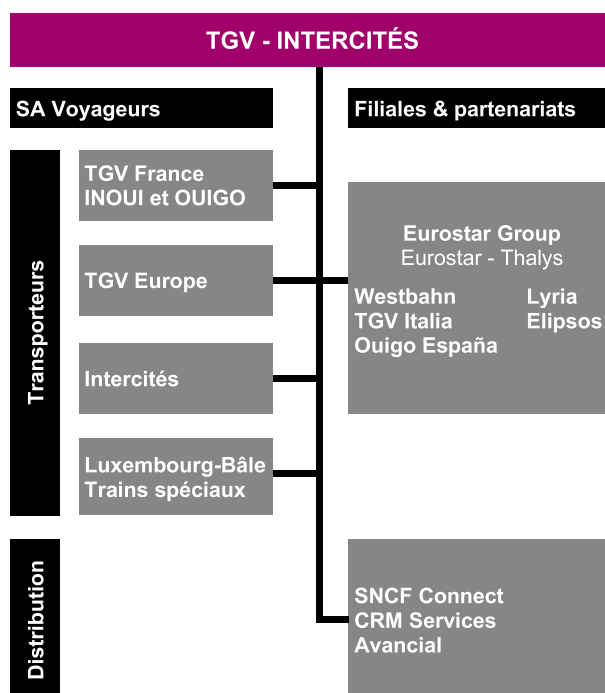
– Investissements nets et investissements tous financements

Le volume des investissements nets de l'exercice (-151 M€) progresse de 43 M€. Cette évolution ainsi que la croissance des investissements tous financements sont principalement liées à la hausse des acquisitions de matériels roulants neufs et à la montée en charge du programme OPTER de rénovation de matériels.

Perspectives du second semestre

- Recettes : compte tenu de la tendance actuelle très favorable sur le plan commercial, TER projette pour le second semestre 2023 des résultats supérieurs à ceux enregistrés au cours de la même période de 2022 (qui constituait déjà un semestre record).
- Poursuite et finalisation des travaux de recontractualisation, avec pour objectif la signature de sept nouveaux contrats et avenants d'ici le 25 décembre 2023.
- Des dossiers de consultation des entreprises (DCE) attendus au deuxième semestre 2023 : lots « Nancy-Contrexéville », « Bruche-Piémont-Vosges », et « Transfrontalier-Moselle et Rhin » en région Grand-Est et « Système d'information billettique régional » en région Sud.

2.5 TGV - INTERCITÉS



TGV - Intercités propose à ses clients :

- un service de transport en France et en Europe via la SA Voyageurs (TGV Inoui, Ouigo, Intercités), des coopérations européennes (Lyria avec les CFF) et ses filiales (Eurostar, Thalys, Ouigo España...);
- la distribution de produits liés au voyage (dont la filiale SNCF Connect).

En millions d'euros	1er	1er	Variation
	semestre 2023	semestre 2022	
a) Chiffre d'affaires externe	4 382	3 648	733
b) Chiffre d'affaires intragroupe	173	168	5
a+b Chiffre d'affaires	4 555	3 816	739
c) EBITDA externe	584	391	193
d) Élimination des opérations internes (1)	24	24	-0
c+d EBITDA	607	415	192
EBITDA / Chiffre d'affaires	13,3%	10,9%	
Investissements nets	314	192	122
Investissements tous financements	377	253	124

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

Faits marquants

Grande vitesse France

– À fin juin, hors effet grève, produits du trafic supérieurs aux prévisions grâce à la dynamique commerciale portée par la forte envie de voyages.

– Produits du trafic pénalisés par un effet grève de l'ordre de -130 M€ au premier semestre.

International

– Effet des grèves sur le chiffre d'affaires de l'ordre de 30 M€ au premier semestre, plus que compensé par la

dynamique du trafic international qui permet d'être en avance sur l'objectif de produits du trafic à fin juin (+0,8%).

– Ouigo España s'affirme comme le deuxième transporteur en parts de marché sur les routes Madrid-Barcelone (24%) et Madrid-Valence (26%), juste derrière l'AVE de Renfe, dans un contexte de pression concurrentielle exacerbée à la suite de l'arrivée d'Iryo. À noter également que Ouigo España a commencé à circuler fin avril sur la nouvelle route Madrid-Alicante.

Intercités

– Bonne dynamique commerciale qui permet d'afficher des produits du trafic au-dessus des prévisions.
– Présentation du nouveau matériel Oxygène à Limoges (mise en exploitation prévue en 2025). Lancement des travaux de construction des ateliers pour le matériel Oxygène sur le site de Paris-Masséna.

Résultats du premier semestre 2023

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de TGV - Intercités (non retraité des effets périmètre et change) est en progression 739 M€ (+19,4%), signe d'une bonne performance commerciale malgré la conflictualité dont l'effet sur le chiffre d'affaires est estimé à -198 M€.

Les activités de TGV hors filiales et d'Intercités sont en croissance de respectivement 394 M€ / +13,5% et 14 M€ / +5,2%. Le chiffre d'affaires d'Eurostar Group affiche une progression de 296 M€ / +44,9%.

– EBITDA

L'EBITDA progresse de 192 M€ dont 122 M€ sur le segment TGV hors filiales et 72 M€ pour Eurostar Group.

– Les investissements nets et les investissements tous financements progressent de respectivement 122 M€ et 124 M€. Ces évolutions sont principalement liées à la hausse des paiements effectués au fournisseur du futur TGV M.

Perspectives du second semestre

Grande vitesse France

– Contexte inflationniste qui affecte fortement les coûts et oblige à repenser la politique tarifaire (relèvement des prix maximum *Avantage* le 29 août) et à proposer des initiatives en matière d'innovation marketing et services.

– Tendance été : léger dépassement attendu du budget, saturation marquée en juillet avec +5% de billets vendus par rapport à 2022 à anticipation équivalente et des taux d'occupation approchant les 90%. En 2023 les produits du trafic devraient être supérieurs aux prévisions.

– Arrivée de RENFE sur la route Barcelone-Lyon le 13 juillet et sur la route Marseille-Madrid le 28 juillet.

International

– Bonnes tendances commerciales au second semestre pour Eurostar Group et les entités d'offre internationales.

– Travaux sur la vision stratégique d'Eurostar Group.

– Probable poursuite de la pression à la baisse du panier moyen de Ouigo España, compte tenu de la concurrence d'Iryo et d'un soutien continu du gouvernement espagnol au mode route (retard dans la mise en œuvre de péages autoroutiers – initialement prévue dès 2023 - et subventionnement des voyages en bus).

– Négociations avec l'État sur un conventionnement des trains de nuit internationaux.

Intercités

– Poursuite durant l'été de la dynamique commerciale enclenchée au premier semestre avec des réservations

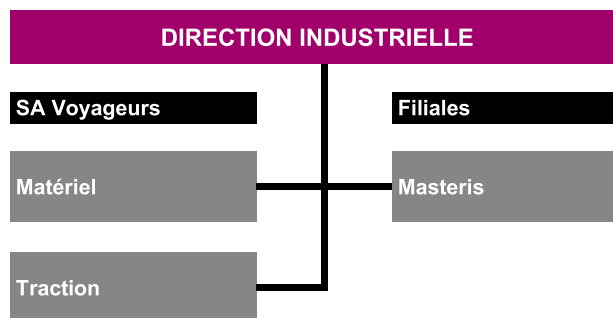
déjà importantes sur toutes les lignes et en particulier l'offre de nuit.

– Préparation du service annuel 2024 avec notamment la mise en circulation d'une nouvelle ligne de nuit, Paris-Aurillac.

– Opération de promotions pour l'été 2023 annoncée par l'État avec 200 000 billets en vente à 19 €

– Travail en cours pour une remise de l'offre initiale dans le cadre d'appels d'offres Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux à la rentrée.

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 la filiale Masteris. L'activité Matériel réalise notamment la rénovation et maintenance lourde des matériels roulants du Groupe, la chaîne d'approvisionnement 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 2023	1er semestre 2022	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	42	43	-1
b) Chiffre d'affaires intragroupe	1 001	872	129
a+b Chiffre d'affaires	1 043	915	128
c) EBITDA externe	64	57	7
d) Élimination des opérations internes (1)	13	15	-2
c+d EBITDA	77	72	5
EBITDA / Chiffre d'affaires	7,4%	7,8%	
Investissements nets	72	56	17
Investissements tous financements	61	43	18

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

Faits marquants

– Programme industriel OP'TER : contractualisation avec l'ensemble des régions françaises et avec les chemins de fer luxembourgeois (CFL) pour la rénovation de 687 rames fermes et 189 en négociation. Sortie des premières rames têtes de série TER 2N NG et AGC, avec un bon niveau de satisfaction des clients. Industrialisation en cours sur l'ensemble des technicentres industriels.

– Chaîne d'approvisionnement : tension particulière sur la fourniture en pièces des activités voyageurs et des autres clients ; le taux de service des fournisseurs s'est fortement dégradé depuis plusieurs mois du fait d'une forte demande en volume (besoins accrus pour les projets industriels type OP'TER et pour la maintenance des

rames). Cette tension entraîne une augmentation du niveau des stocks de pièces de façon à sécuriser les approvisionnements et une croissance de l'activité de réparation de pièces en technicentre. Des actions pour limiter les effets de l'inflation ont porté leurs fruits (effet prix limité sur les approvisionnements en matières et pièces).

– Travaux industriels : poursuite des travaux de rénovations / opérations mi-vie de rames notamment TGV Duplex, Thalys (fin de projet en 2024), ZTER pour les régions Bretagne, Pays de la Loire et Centre et trains de nuit pour Intercités.

– Investissements : poursuite des travaux de mise à niveau des technicentres industriels en vue de l'arrivée des rames du programme OP'TER, pour une finalisation début 2024.

– Ingénierie : préparation des grilles de maintenance pour l'arrivée du TGV M.

– Installations de service de maintenance : mise en place du contrat à prix coûtant avec SNCF Réseau et de la facturation associée et poursuite des prestations wagons pour Ermewa.

– Plan de performance tenu, mais des gains amoindris par une inflation forte, bien qu'en deçà des prévisions intégrées au budget 2023, notamment pour les pièces.

– Traction : difficultés résiduelles (moindres qu'en 2022 cependant) pour le recrutement de conducteurs qui impactent le volume des stagiaires à former.

Résultats du premier semestre 2023

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2023 de la Direction industrielle est en hausse de 128 M€ soit 14,0% par rapport à 2022. Cette croissance concerne principalement Matériel (+83 M€ / +11,3%), avec la vente de pièces (hausse des volumes et inflation) ainsi que le reclassement en chiffre d'affaires des prestations logistiques, traitées en atténuation des charges en 2022 (pour 52 M€, effet neutre en EBITDA). Masteris (+72 M€) bénéficie d'une forte activité avec le projet OPTER, les prestations logistiques vis-à-vis de SAS Fret et les travaux sur le matériel roulant et les pièces réparables du matériel pour Thalys. L'activité Traction (+20 M€ / +17,6%) profite du développement des prestations de formation initiale de conducteurs et de conduite de trains spécifiques.

– EBITDA

L'EBITDA de la Direction industrielle progresse 5 M€ entre 2022 et 2023.

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

Perspectives du second semestre

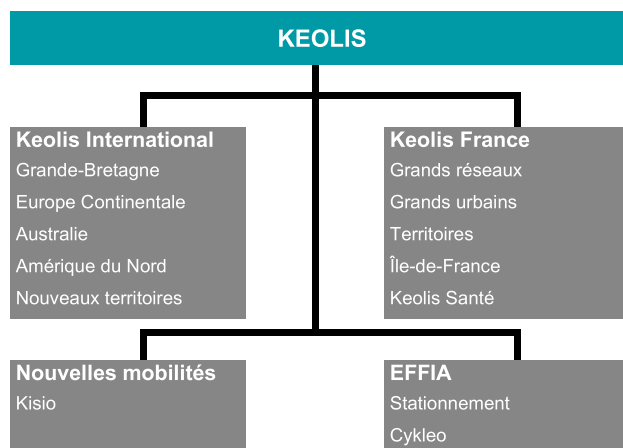
– Technicentres industriels : poursuite de la montée en charge du programme OP'TER, parallèlement à un programme de rénovations chargé, avec un renforcement du stock de pièces pour éviter tout retard lié aux approvisionnements.

– Vigilance maintenue sur les renégociations des contrats pièces pour limiter les hausses tarifaires.

– Préparation avec TER et Transilien des réponses aux appels d'offre en matière de maintenance.

– Ingénierie : démarrage des essais du TGV M sur le réseau ferré national par l'Agence d'Essais Ferroviaires (automne 2023) et accompagnement de la mise en service commercial de RER NG sur la ligne E du réseau francilien.

2.7 KEOLIS



Keolis est un opérateur de transport public de voyageurs et de services de mobilité présent dans 13 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 2023	1er semestre 2022	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	3 402	3 246	156
b) Chiffre d'affaires intragroupe	86	73	13
a+b Chiffre d'affaires	3 488	3 319	168
c) EBITDA externe	282	306	-24
d) Élimination des opérations internes (1)	9	8	0
c+d EBITDA	290	314	-24
EBITDA / Chiffre d'affaires	8,3%	9,5%	
Investissements nets	58	69	-11
Investissements tous financements	81	82	-1

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

Faits marquants

– Une fréquentation qui continue sa reprise, juste en-deçà des niveaux de 2019 (pré-crise sanitaire) en France, et proche voire au-delà de 80% de 2019 à l'International, où les mobilités se sont adaptées au télétravail (Australie, États-Unis, Suède notamment).

– Des négociations importantes ont été menées à leur terme à l'étranger, notamment avec le Massachusetts Bay Transportation Authority (accord commercial signé en juin) et en Suède (extension du contrat E19 signé pour trois fois 12 mois au maximum à compter d'août 2023 ; accord sur le contrat E22 à la suite de la baisse de fréquentation).

France

– Île-de-France Mobilités a désigné Keolis pour l'exploitation et la maintenance des nouvelles lignes franciliennes de métro automatique 16 et 17 qui seront mises en service à partir d'octobre 2026. Le contrat porte sur une durée de 7 ans et comprend également la gestion dès juin 2024, avant les Jeux Olympiques, de la gare Saint-Denis-Pleyel, la plus grande gare du métro francilien.

– Île-de-France Mobilités a également attribué à Keolis l'exploitation de 61 lignes de bus desservant l'ouest de la communauté d'agglomération Roissy Pays-de-France à partir du 1^{er} août 2023 pour une durée de 6 ans. Avec une

flotte de près de 170 véhicules, Keolis desservira 29 communes dont Goussainville, Gonesse, Villiers-le-Bel, Saint-Denis et l'aéroport Paris-CDG.

International

– Keolis remporte un nouveau contrat auprès de l'autorité de transport de la région de Stockholm pour l'exploitation et la maintenance d'un réseau de bus urbains et suburbains desservant les villes au nord et à l'ouest de Stockholm. Il s'agit d'un contrat d'une durée de 10 ans pour un montant global supérieur à 600 millions d'euros et débutant en août 2024. Il sera exploité avec une flotte de plus de 200 bus à énergies alternatives (électricité et biocarburant).

– Aux États-Unis, Keolis remporte deux nouveaux contrats de bus en Californie :

- Le contrat pour l'exploitation et la maintenance du réseau de bus du Comté d'Orange, l'une des principales régions de Los Angeles (209 véhicules sur 36 lignes).
- Le renouvellement d'un contrat de bus dans la banlieue de Los Angeles pour l'exploitation et la maintenance du réseau partant de la gare de Pomona jusqu'en 2027. Keolis y assurera la mise en service de 33 nouveaux bus électriques à hydrogène soit actuellement la plus grande flotte de bus à hydrogène des États-Unis.

– La province de Gelderland aux Pays-Bas confie à Keolis le contrat d'exploitation et de maintenance du service ferroviaire appelé « Valleilijn » qui relie Amersfoort (province d'Utrecht) et Ede-Wageningen (province de Gelderland) dans le centre du pays. Le contrat débutera en décembre 2023 pour une durée de 13 ans et un chiffre d'affaires de 150 M€ sur la durée du contrat. Il s'agit d'une ligne ferroviaire de 34 kilomètres desservant huit stations avec sept trains électriques.

Résultats du premier semestre 2023

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2023 de Keolis est en hausse de 168 M€ (5,1%) par rapport à 2022. Cette évolution s'explique notamment par :

- un effet périmètre défavorable pour -21 M€ (détail en point 1.2 Comparabilité des comptes) ;
- un effet change défavorable de -52 M€.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires de Keolis est en hausse de +242 M€ (+7,3%). Cette croissance concerne principalement le périmètre France (+167 M€, effets portefeuille et indexation favorables), l'international (+66 M€) et Effia (+10 M€).

– EBITDA

L'EBITDA de Keolis diminue de 24 M€. Hors effets périmètre et change, la baisse est de 17 M€ dont -29 M€ en France, +8 M€ aux Pays-Bas et +9 M€ à Dubaï.

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

Perspectives du second semestre

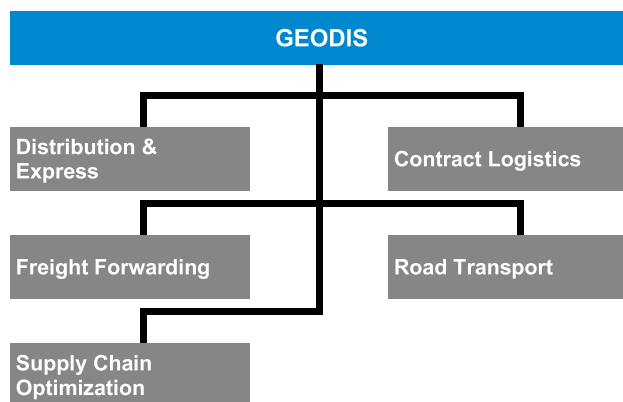
– Le second semestre sera une période toujours intense en termes d'appels d'offres notamment en grande et petite couronnes franciliennes (bus), à Reims, à Stockholm (métro) et ailleurs à l'étranger (Valley Metro & Tempe en Arizona aux États-Unis, Movia A22 au Danemark, Pune en Inde...).

– La poursuite des efforts sur le recrutement et l'absentéisme, déjà engagée et portant ses fruits au premier semestre, devra continuer sur les réseaux les plus touchés (Keolis Santé en France, réseaux de bus

notamment aux États-Unis, en Australie et aux Pays-Bas à l'étranger).

– Poursuite des efforts de productivité dans un contexte incertain.

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 2023	1er semestre 2022	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	5 871	6 690	-819
b) Chiffre d'affaires intragroupe	64	58	5
a+b Chiffre d'affaires	5 934	6 748	-813
c) EBITDA externe	585	595	-10
d) Élimination des opérations internes (1)	3	3	0
c+d EBITDA	589	598	-10
EBITDA / Chiffre d'affaires	9,9%	8,9%	
Investissements nets	96	91	4
Investissements tous financements	91	83	8

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

Faits marquants

– Le groupe Geodis parvient à maintenir ses marges - malgré la baisse de volumes - grâce à son modèle d'affaires résilient et équilibré, et par des actions de productivité sur les prix et les coûts. Certaines activités se distinguent, notamment la logistique contractuelle qui bénéficie des performances de l'acquisition aux États-Unis du groupe Need It Now Delivers.

– Après les acquisitions de Keppel et de Need It Now Delivers en 2022, Geodis a réalisé quatre acquisitions au premier semestre 2023, complétant ainsi son offre de services pour la gestion des flux logistiques de ses clients avec la construction d'un réseau global et intégré de transport et de hubs logistiques. Ces acquisitions sont :

- en Europe Trans-O-Flex, leader en Allemagne, un des pays stratégiques pour le Groupe, spécialisé dans le transport sous température contrôlée de produits pharmaceutiques, ITS, commissionnaire de transport suisse qui propose des prestations de transport et de logistique pour des projets industriels et Transports

Devoluy, acteur incontournable du transport de fret dans les Hautes-Alpes en France.

- Southern Companies, un des principaux prestataires de transport portuaire aux États-Unis qui propose une gamme complète de services d'import et d'export.

Résultats du premier semestre 2023

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2023 de Geodis est en baisse de 813 M€ (-12,1%) par rapport à 2022. Il a été affecté par :

- un effet périmètre pour +552 M€ (détail en point 1.2 Comparabilité des comptes) ;
- un effet change pour -36 M€.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires est en baisse de 19,7% (-1 330 M€). Cette tendance s'explique par la baisse des taux de fret et des volumes transportés du fait des tensions inflationnistes mondiales. Cela impacte toutes les activités et particulièrement Freight Forwarding avec un recul des volumes de 20% dans l'aérien et de 14% dans le maritime.

– EBITDA

L'EBITDA recule de 10 M€.

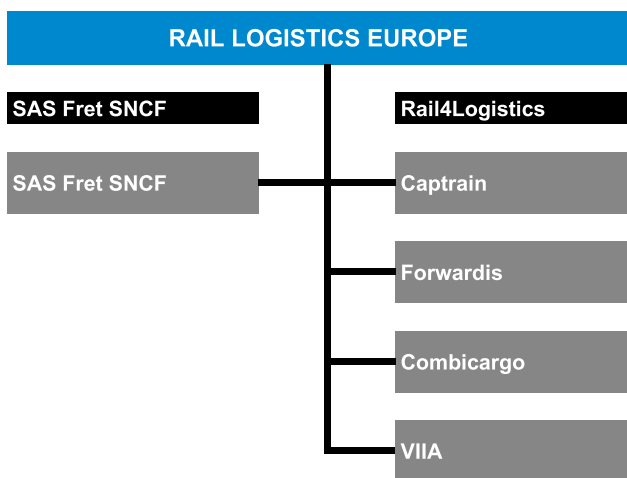
À périmètre et taux de change constants la baisse s'établit à -66 M€. Cette performance négative résulte principalement de celle de Freight Forwarding (-77 M€) en liaison directe avec la baisse d'activité. Ce recul touche aussi les autres activités mais dans une moindre mesure.

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

Perspectives du second semestre

Dans un contexte macro-économique difficile et caractérisé par la baisse des volumes, qui s'accompagne d'une baisse continue des taux de frets aériens et maritimes, Geodis a enclenché un plan d'actions sur les coûts de structure, la productivité et le développement commercial, afin de limiter l'impact de la baisse d'activité au deuxième semestre, tout en s'appuyant sur le développement de son offre de bout en bout complétée par les récentes acquisitions en Europe et en Amérique.

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 à travers plusieurs entreprises (SAS Fret SNCF, Captrain, Forwardis, Combicargo et VIIA).

En millions d'euros	1er semestre 2023	1er semestre 2022	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	800	817	-17
b) Chiffre d'affaires intragroupe	38	42	-4
a+b Chiffre d'affaires	838	859	-20
c) EBITDA externe	25	86	-61
d) Élimination des opérations internes (1)	3	3	0
c+d EBITDA	28	90	-61
EBITDA / Chiffre d'affaires	3,4%	10,4%	
Investissements nets	17	21	-4
Investissements tous financements	26	20	6

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

Faits marquants

SAS Fret SNCF

– Premier semestre fortement pénalisé par :

- les mouvements sociaux contre la réforme des retraites,
- une conjoncture économique qui reste difficile en liaison notamment avec des prix de l'énergie toujours élevés qui pénalisent l'activité des clients notamment dans les secteurs de la sidérurgie et la chimie (activités électro-intensives),
- des tensions persistantes sur les ressources fragilisant la qualité de la production.

– Segments en dynamique positive comme l'Armée en raison du contexte géopolitique et l'Automobile en croissance avec la refonte de la logistique de la filière.

– Activité Combiné fragilisée à la suite des annonces liées à l'instruction de la Commission européenne.

– Plan d'économies visant à maîtriser les charges de structure et à réduire le volume des investissements pour faire face à ce contexte difficile.

Captrain

– Bonne dynamique en Allemagne compensant les autres zones géographiques moins bien orientées (France, principalement en raison des grèves ; Italie et Belgique principalement en raison de la demande inférieure aux prévisions sur le Combiné).

– Secteur de la sidérurgie bien orienté en Espagne et en Allemagne mais des volumes en baisse dans les secteurs de la chimie et du combiné.

Forwardis

– En France, premier semestre fortement pénalisé par les mouvements sociaux contre la réforme des retraites et une qualité de production des tractionnaires inférieure aux attentes (tensions sur les ressources...).

– En Allemagne, développement des trafics pour l'armée en lien avec le contexte géopolitique.

Combicargo

Après une année 2022 record, dynamique ralentie d'une part par les grèves en France et d'autre part par une demande moins soutenue en ligne avec l'évolution du commerce international.

VIIA

Premier semestre fortement pénalisé par les mouvements sociaux contre la réforme des retraites, matérialisé par un

plan de transport réduit d'un tiers à 50% selon les lignes. Hors ces effets, la demande reste soutenue.

Résultats du premier semestre 2023

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2023 de Rail Logistics Europe est en baisse de 20 M€ (-2,4%) après un premier semestre durement affecté par les grèves.

– EBITDA

L'EBITDA recule de 61 M€ principalement en raison de l'impact des grèves.

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

Perspectives du second semestre

SAS Fret SNCF

– Perspectives encore incertaines sur le niveau de production compte-tenu notamment de l'activité Combiné.

– Volonté affichée de renforcer l'accompagnement des clients dans le contexte de discontinuité et priorité donnée à l'amélioration de la qualité de production.

– Poursuite du plan d'économies.

Captrain

Environnement macroéconomique très incertain ne permettant pas de faire des pronostics très fiables ; ce contexte invite à rester extrêmement vigilant et agile pour prendre des décisions dans la continuité des actions prises depuis le début des crises successives (crise sanitaire, hausse des prix de l'énergie, grèves).

Forwardis

Campagne céréalière favorable aussi bien en quantité qu'en qualité.

Combicargo

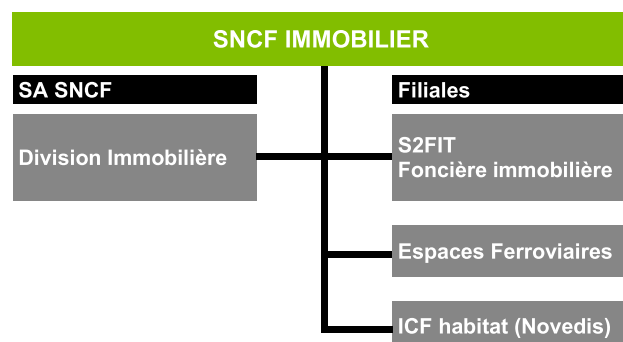
– Retour à la normale de l'activité après un premier semestre perturbé par les grèves en France, mais des incertitudes sur le niveau de la demande (tirée par le commerce international).

– Démarrage et montée en charge du terminal de Saint-Pierre-des-Corps.

VIIA

– Rétablissement d'un plan de transport nominal après le premier semestre perturbé par les grèves en France, sous réserve que la capacité sur le réseau le permette.

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 2023	1er semestre 2022	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	18	20	-2
b) Chiffre d'affaires intragroupe	492	369	123
a+b Chiffre d'affaires	510	389	121
c) EBITDA externe	86	94	-9
d) Élimination des opérations internes (1)	1	1	0
c+d EBITDA	87	95	-8
EBITDA / Chiffre d'affaires	17,1%	24,5%	
Investissements nets	7	11	-3
Investissements tous financements	8	9	-1

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

Faits marquants

– Fluides : capitalisation des opportunités identifiées sur la facture d'électricité dont le prix a été revu à la baisse post-budget 2023.

– SNEF : levée des conditions résolutives sur l'opération Toulouse Raynal Gare.

– Travaux sur la taxonomie et la trajectoire énergie carbone (TEC) : co-construction avec les activités d'une trajectoire adaptée.

– Projet HAMO (relogement des équipes du CNIT La Défense) : démarrage des travaux d'aménagement des nouveaux bâtiments à Saint-Denis.

– Schéma directeur formation SNCF Réseau : réalisation du volet immobilier du schéma directeur des campus formation de SNCF Réseau qui prévoit la création de trois sites de nouvelle génération et la fermeture de vingt anciens sites.

– Délégation à SNCF Immobilier de la mise à niveau du centre de maintenance de Nice Saint-Roch pour SNCF Sud Azur, nouvelle filiale de SNCF Voyageurs (sur 4,2 hectares).

– Logements : 494 logements livrés et acquis à fin mai soit 41% de la réprévision annuelle (1 200 lots).

Résultats du premier semestre 2023

– Chiffre d'affaires

Entre 2022 et 2023 le chiffre d'affaires de SNCF Immobilier est en hausse de 121 M€ soit +31,0%. Cette évolution s'explique principalement par l'augmentation du coût des fluides, notamment de l'électricité (+104 M€),

dont les charges sont centralisées par SNCF Immobilier SA avant d'être refacturées aux SA filles.

– EBITDA

L'EBITDA s'établit à 87 M€ en 2023 contre 95 M€ en 2022.

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

Perspectives du second semestre

– Fluides : effet favorable sur l'électricité et le gaz, notamment sur les volumes à la suite du plan de sobriété mis en place par le Groupe.

– Report des cessions de la SA SNCF Réseau à Nanterre Les Groues et Quai d'Issy.

3. INVESTISSEMENTS ET ENDETTEMENT NET

3.1 INVESTISSEMENTS

En millions d'euros	1er semestre 2023	1er semestre 2022	Évolution	
Investissements tous financements	4 637	4 342	295	+7%
Cessions	140	97	43	+45%
Investissements nets des cessions	4 497	4 245	251	+6%

Le niveau des investissements tous financements, en progression de 295 M€ par rapport à 2022, s'établit en 2023 à 4 637 M€. L'évolution est principalement due à la hausse des investissements de SNCF Voyageurs (matériels roulants et installations ferroviaires).

Le montant des cessions est en progression de 43 M€ par rapport à 2022 ; 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	30/06/2023	31/12/2022	Évolution
Dette non courante	61 909	67 233	-5 324
Créance non courante	-33 608	-36 576	2 968
Dette nette non courante entrant dans le calcul de l'endettement net	28 301	30 656	-2 356
Dette courante	9 720	9 286	433
Créance courante	-14 128	-15 503	1 375
Dette nette courante entrant dans le calcul de l'endettement net	-4 408	-6 217	1 809
Endettement net	23 893	24 439	-547
Endettement net / EBITDA	3,7	3,7	
Gearing (Endettement net / Fonds propres)	0,9	0,9	

L'endettement net s'élève à 23 893 M€ au 30 juin 2023, soit un gearing (Endettement net / Fonds propres) de 0,9 (0,9 au 31 décembre 2022). Le ratio endettement net sur EBITDA (calculé sur 12 mois glissants) s'établit à 3,7 au 30 juin 2023, indicateur stable par rapport à la dernière clôture annuelle.

La trésorerie nette du Groupe SNCF s'élève à 7 070 M€ au 30 juin 2023 (8 846 M€ au 31 décembre 2022). Elle est

constituée de la trésorerie et équivalents de trésorerie pour 8 223 M€ (9 874 M€ au 31 décembre 2022) diminué des dettes de trésorerie et trésorerie passive pour 1 152 M€ (1 028 M€ au 31 décembre 2022).

Durant le 1er semestre 2023, l'endettement net a été affecté par les variations suivantes :

Endettement net à l'ouverture	24 439
CAF	-2 377
Investissements nets	1 164
Cessions	-140
Dividendes reçus des entreprises mises en équivalence	-6
Remboursement des obligations locatives et intérêts associés	529
Opérations sur le périmètre	1 078
Variation du BFR d'exploitation	-1 827
Dividendes versés	812
Variation de juste valeur, coût amorti, écart de conversion	222
Variation du BFR d'impôt	-5
Autres	4
Endettement net à la clôture	23 893

3.3 SOURCES DE FINANCEMENT ET GESTION DE LA DETTE

La dette non courante diminue de 5 324 M€ et la dette courante augmente de 433 M€.

Ces variations proviennent essentiellement :

- du remboursement d'emprunts obligataires pour un montant de -5 552 M€ ;
- de la variation de juste valeur pour -740 M€ ;
- de nouveaux emprunts obligataires pour un montant de +1 483 M€.

Les créances non courante et courante diminuent de respectivement 2 968 M€ et 1 375 M€.

Ces variations proviennent essentiellement :

- du remboursement de la créance CDP pour -1 689 M€ ;
- de la baisse de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour -1 626 M€ ;
- de la variation de juste valeur pour -931 M€.

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

	Note long terme	Perspective	Date du rapport
Standard & Poor's	AA-	Négative	29-juin-23
Moody's	Aa3	Stable	26-mai-23
Fitch Ratings	AA-	Stable	22-mai-23

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.

4. PRISES DE PARTICIPATION

À l'international Geodis a acquis en 2023 100% des titres de la société allemande Trans-O-Flex.

Aucune prise de participation significative dans des sociétés dont le siège social est basé sur le territoire français n'a été opérée sur le premier semestre 2023.

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 2023	1er semestre 2022	Variation
Compensations tarifaires régionales	14	18	-4
Prestations de services pour les Autorités Organisatrices (Régions et Île-de-France Mobilités)	3 579	3 490	89
Tarifs sociaux	10	8	2
Défense	78	73	5
Police	10	-	10
Trains d'Équilibre du Territoire (TET)	109	111	-2
Redevance d'accès TER et TET	1 047	1 012	35
Total	4 847	4 713	135

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 2023	1er semestre 2022	Variation
Subventions d'exploitation	124	187	-63
Encaissement sur actifs financiers de concession	715	801	-86
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles	2 774	2 130	644
Compensation tarifaire liée à l'activité fret	67	78	-11
Trains d'Équilibre du Territoire (TET)	109	111	-2
Total	3 789	3 306	483

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

	30/06/2023	31/12/2022		Variation	Variation à périmètre constant	
SNCF Réseau	57 445	57 270	+0,3%	175	+0,3%	175
SNCF Gares & Connexions	5 438	5 314	+2,3%	124	+2,3%	124
Transilien	14 147	14 188	-0,3%	-41	-0,3%	-41
TER	29 055	28 686	+1,3%	368	+1,3%	368
TGV - Intercités	22 377	21 895	+2,2%	482	+2,5%	535
Direction industrielle	11 570	10 893	+6,2%	677	+6,2%	677
Voyageurs autres	519	506	+2,6%	13	+2,6%	13
Keolis	67 929	67 689	+0,4%	241	+0,4%	241
Geodis	49 637	49 338	+0,6%	299	-0,2%	-108
Rail Logistics Europe	9 609	9 356	+2,7%	253	+2,7%	253
SNCF Immobilier	1 652	1 639	+0,8%	13	+0,8%	13
Corporate	10 843	9 499	+14,2%	1 344	+14,2%	1 344
TOTAL	280 220	276 271	+1,4%	3 949	+1,3%	3 595

6.2 PRINCIPAUX ACCORDS SIGNÉS EN 2023

Les principaux accords et avenants suivants ont été validés au sein des 5 SA SNCF :

– L'accord Logement du 09 février 2023 au bénéfice des salariés des cinq SA, qui s'inscrit dans la continuité du précédent, tout en intégrant l'enjeu de recrutements en nombre, dans un contexte d'augmentation généralisée des prix. Les nouveautés se concentrent sur l'accompagnement financier des salariés sur les communes où les loyers sont les plus élevés et sur des offres attractives pour les nouveaux embauchés.

– Les avenants aux accords d'intéressement de SA SNCF Gares & Connexions signé le 20 juin 2023, SA SNCF signé le 29 juin 2023 et SA SNCF Voyageurs signé le 30 juin 2023.

6.3 AUTRES MESURES SOCIALES

Afin de réduire son empreinte environnementale et faire de ses salariés des acteurs et bénéficiaires de la transition écologique et sociale, SNCF a mis en place au sein des 5 SA SNCF, les mesures issues des NAO 2023 relatives au Forfait Mobilités Durables (FMD) votées en Instance commune le 19 avril 2023. Ces mesures comprennent :

– L'attribution d'une allocation Forfait Mobilité Durable (FMD) de 400€ maximum par salarié éligible pour 2023, applicable rétroactivement à compter du 1er avril 2023.

– Une aide conditionnée à la perception du FMD de 150€ maximum pour l'achat en 2023 d'un vélo classique ou bien à assistance électrique.

Une Table ronde « revoyure salariale » s'est réunie le 31 mai 2023 pour dresser un premier bilan de la mise en œuvre des mesures salariales 2023 au regard du contexte économique et social. Il n'a pas été proposé de nouvelles révisions des traitements et salaires de base dans l'entreprise, toutefois les mesures suivantes ont été entérinées :

– Prime de travail : à compter du 1er janvier, elle est sécurisée à la hauteur de la prime de travail des sédentaires pour l'ensemble des salariés statutaires et contractuels éligibles à une prime de trains ou de traction ;

– Mise en place au 1er janvier 2024 des échelons d'ancienneté 11 et 9 (personnels de conduite) ;

– Mise en place d'un niveau supplémentaire d'ancienneté pour les personnels contractuels ;

– Revalorisation de certaines allocations (déplacement, télétravail, tickets restaurant).

ENJEUX ET PERSPECTIVES

Le contexte géopolitique et la dégradation macro-économique actuels constituent toujours un risque pour le second semestre 2023.

Les récentes publications d'instituts de prévisions économiques s'accordent avec le dernier scénario central de la Banque de France : après un pic mi-2023, supérieur à 5%, l'inflation devrait revenir à 2,4% en 2024 puis se stabiliser à 2% en 2025.

Le niveau prévu de croissance du PIB en France est toujours faible en 2023 (environ 0,7%) sous l'effet notamment d'une consommation des ménages atone (-0,1%).

Lors du S2 2023, le Groupe poursuivra ses efforts afin de faire face à des coûts de l'énergie structurellement plus élevés qu'avant crise, au renchérissement du coût des travaux lié à l'inflation, et à une conjoncture économique encore incertaine. La direction continuera à piloter le Groupe afin de préserver une structure financière équilibrée tout en poursuivant ses investissements d'avenir.

30 juin 2023

02 –

COMPTES
CONSOLIDÉS
SEMESTRIELS
GROUPE SNCF

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ	27	3.4 AUTRES ÉLÉMENTS	39
ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DES GAINS ET PERTES COMPTABILISÉS DIRECTEMENT EN CAPITAUX PROPRES	28	4. ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS	39
ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	29	4.1 ÉCARTS D'ACQUISITION	39
TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS	30	4.2 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES	40
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS	31	4.3 TESTS DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS	43
NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS	33	4.4 VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT ET DES CRÉANCES ET DETTES D'EXPLOITATION	47
1. RÉFÉRENTIEL COMPTABLE	33	4.5 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	48
1.1 APPLICATION DES IFRS	33	4.6 PASSIFS ÉVENTUELS	49
1.2 MÉTHODES D'ÉVALUATION SPÉCIFIQUES AUX ARRÊTÉS INTERMÉDIAIRES	34	5. CAPITAUX ET FINANCEMENTS	49
2. FAITS MARQUANTS	35	5.1 GESTION DE LA RÉFORME DES TAUX D'INTÉRÊTS DE RÉFÉRENCE	49
2.1 FAITS MARQUANTS DU PREMIER SEMESTRE 2023	35	5.2 COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET	50
2.2 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	35	5.3 RAPPROCHEMENT AVEC LES FLUX DE TRÉSORERIE DES ACTIVITES DE FINANCEMENT	53
3. PERFORMANCE DE LA PÉRIODE	35	5.4 CAPITAUX PROPRES	55
3.1 INFORMATION PAR SECTEUR	35	6. RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES	55
3.2 CHIFFRE D'AFFAIRES	38	6.1 TRANSACTIONS AVEC L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS	55
3.3 ACCORDS DE CONCESSION DE SERVICES	39	7. ENGAGEMENTS HORS BILAN	55
		8. PÉRIMÈTRE	57

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	30/06/2023	30/06/2022
Chiffre d'affaires	3	20 723	20 270
Achats et charges externes	3	-8 784	-8 722
Charges de personnel		-8 358	-7 804
Impôts et taxes		-858	-842
Autres produits et charges opérationnels		48	82
EBITDA		2 771	2 983
Dotations aux amortissements	4.2	-1 999	-1 957
Variation nette des provisions	4.5	-24	51
Résultat opérationnel courant		747	1 077
Résultat de cession d'actifs	4.2	31	4
Pertes de valeur	4.3	-11	26
Résultat opérationnel		767	1 107
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		20	25
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		788	1 132
Coût financier net des avantages du personnel	1.2.1	-143	215
Coût de l'endettement financier net et autres	5	-372	-338
Résultat financier		-516	-123
Résultat des activités ordinaires avant impôt		272	1 008
Impôt sur les résultats		-82	-69
Résultat net des activités ordinaires		191	940
Résultat net d'impôt des activités abandonnées		-	-
Résultat net de la période		191	940
Résultat net - Part du Groupe		158	928
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		33	12

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>	30/06/2023	30/06/2022
Résultat net de la période	191	940
Variation des écarts de conversion	-1	54
Impôts sur variation des écarts de conversion	-1	3
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	-297	1 411
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	0	-16
Variation de juste valeur des coûts de couverture	55	16
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	0	3
Total des éléments qui seront reclassés (ou recyclables) ultérieurement en résultat net	-245	1 471
Écarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	62	606
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies	-22	-17
Variation de valeur des instruments de capitaux propres à la juste valeur par capitaux propres	0	-1
Quote-part dans les autres éléments du résultat global non recyclables des entreprises mises en équivalence	0	4
Total des éléments qui ne seront pas reclassés (ou non recyclables) ultérieurement en résultat net	40	592
Total des gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-205	2 064
Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres de la période	-15	3 003
<i>Dont part du Groupe (ou des propriétaires de la société mère)</i>	<i>-50</i>	<i>2 908</i>
<i>Dont part des intérêts minoritaires (ou des participations ne donnant pas le contrôle)</i>	<i>36</i>	<i>96</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	30/06/2023	31/12/2022
Écarts d'acquisition	4.1	3 681	2 690
Immobilisations incorporelles		2 018	2 007
Droits d'utilisation relatifs aux contrats de location	4.2	4 115	3 950
Immobilisations corporelles	4.2	52 944	53 150
Actifs financiers non courants	5	35 676	38 452
Titres mis en équivalence		865	843
Impôts différés actifs		4 357	4 353
Actifs non courants		103 658	105 445
Stocks et en-cours		1 600	1 504
Créances d'exploitation	4.4.2	11 052	10 349
Actifs d'exploitation		12 652	11 853
Actifs financiers courants	5	5 950	5 865
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5	8 223	9 874
Actifs courants		26 825	27 592
Actifs détenus en vue d'être cédés		-	-
Total de l'actif		130 483	133 036

PASSIF CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	30/06/2023	31/12/2022
Capital		1 000	1 000
Réserves consolidées		25 556	24 123
Résultat Groupe		158	2 425
Capitaux propres - Part du Groupe		26 714	27 548
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		69	75
Capitaux Propres totaux		26 783	27 623
Engagements envers le personnel non courants	1.2.1	2 012	1 888
Provisions non courantes	4.5	943	959
Passifs liés à des immobilisations données en concession		2 291	2 315
Passifs financiers non courants	5	63 398	68 668
Obligations locatives non courantes		3 280	3 131
Impôts différés passifs		213	185
Passifs non courants		72 138	77 146
Engagements envers le personnel courants	1.2.1	144	148
Provisions courantes	4.5	189	165
Dettes d'exploitation	4.4.2	20 483	17 674
Passifs d'exploitation		20 816	17 987
Passifs financiers courants	5	9 722	9 288
Obligations locatives courantes		1 025	993
Passifs courants		31 562	28 268
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés		-	-
Total du passif et des capitaux propres		130 483	133 036

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 Groupe	Couverture de flux de trésorerie	Coûts de couverture	Résultats accumulés et autres réserves	Capitaux propres - Part du Groupe	Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	Capitaux Propres totaux
Capitaux propres publiés au 01/01/2022	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	9 973	-1	9 972
Capitaux propres publiés au 30/06/2022	1 000	4 079	146	-70	-138	553	35	21 505	27 111	72	27 183
Capitaux propres publiés au 31/12/2022	1 000	4 079	78	-72	-197	-27	35	22 652	27 548	75	27 623
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	-	-	158	158	33	191
Gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-	-	43	-	-7	-298	55	-1	-208	3	-205
Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-	-	43	-	-7	-298	55	157	-50	36	-15
Dividendes versés(*)	-	-	-	-	-	-	-	-785	-785	-	-785
Dividendes des filiales	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-18	-18
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0
Variations de périmètre, des minoritaires et des engagements de rachat de minoritaires(**)	0	-	0	-	-0	-0	-	-6	-6	-24	-30
Autres variations(***)	-	71	1	-	-	-	-	-65	6	1	7
Capitaux propres publiés au 30/06/2023	1 000	4 150	123	-74	-204	-325	89	21 953	26 714	69	26 783

(*) Les dividendes versés correspondent aux versements réalisés au fonds de concours de l'État (voir note 5.4).

(**) Dont variation des engagements de rachat des minoritaires sur Eurostar Group.

(***) En 2022 dont reprise par l'Etat de la dette de SNCF Réseau pour 10Mds € au 1er janvier 2022, En 2023 dont affectation à la réserve légale pour 71M€ (voir note 5.4).

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	30/06/2023	30/06/2022
Résultat net de la période	CR ⁽¹⁾	191	940
Éliminations :			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées	CR ⁽¹⁾	-20	-25
de la charge (produit) d'impôt différé		12	21
des amortissements, pertes de valeur et provisions		2 181	1 650
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)		48	-4
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution		-34	-7
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt		2 377	2 575
Éliminations :			
de la charge (produit) d'impôt courant		69	47
du coût de l'endettement financier net		313	347
des produits de dividendes		-2	-2
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt		2 757	2 967
Incidence de la variation du BFR	4.4.1	1 827	-53
Impôts (décaissés) encaissés		-64	-62
Dividendes reçus		5	10
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		4 525	2 862
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise	4.1	-1 047	-6
Cessions de filiales nettes de la trésorerie cédée		-5	1
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.2	-3 553	-3 041
Intérêts d'emprunts capitalisés	4.2	-74	-115
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		140	97
Nouveaux actifs financiers de concession	3.3	-1 026	-828
Encaissement sur actifs financiers de concession	3.3	715	801
Encaissement des créances financières de location		1	0
Acquisition d'actifs financiers		-1	-5
Cession d'actifs financiers		0	-1
Variation des prêts et avances consentis		-12	149
Variation des actifs de trésorerie		-86	584
Subventions d'investissement reçues		2 774	2 130
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		-2 173	-233

<i>en millions d'euros</i>	Notes	30/06/2023	30/06/2022
Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres		0	8
Émission d'emprunts		1 687	568
Remboursements d'emprunts nets des créances CDP (Caisse de la dette publique) (3)		-4 089	-2 031
Encaissements sur créances PPP (Partenariats publics privés)		40	92
Décaissements sur dettes PPP (Partenariats publics privés)		-42	-92
Intérêts financiers nets versés		-367	-571
Remboursements des obligations locatives		-532	-496
Intérêts payés sur obligations locatives		-89	-70
Dividendes payés à l'actionnaire du Groupe	Varcap ⁽²⁾	-785	-135
Dividendes payés aux minoritaires		-27	-7
Variation des dettes de trésorerie		178	-1 146
Variation des dérivés		71	-0
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	5	-3 954	-3 879
Incidence de la variation des taux de change		-11	18
Incidence des changements de principes comptables		0	0
Incidence des variations de juste valeur		21	4
Variation de trésorerie		-1 593	-1 227
Trésorerie d'ouverture	5	9 486	10 384
Trésorerie de clôture	5	7 893	9 157

(1) Compte de résultat consolidé.

(2) Tableau de variation des capitaux propres consolidés.

(3) Dont encaissements sur la créance CDP (voir note 5.3)

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

NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS

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 2023 au 30 juin 2023 ont été arrêtés par le Conseil d'administration du Groupe SNCF du 27 juillet 2023.

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 2023 du

Groupe SNCF sont ceux retenus pour l'exercice clos au 31 décembre 2022 adaptés des nouvelles normes et interprétations adoptées par la Commission Européenne et applicables.

Les comptes consolidés semestriels au 30 juin 2023 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 2022.

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 2023 ;
- des options retenues et exemptions utilisées pour l'établissement des comptes de la période close au 30 juin 2023. Les options et exemptions sont décrites en note 1.1.2 et les méthodes d'évaluation spécifiques aux arrêtés intermédiaires en note 1.2.

1.1.1 Normes et interprétations applicables aux comptes consolidés semestriels ouverts à compter du 1er janvier 2023

Les amendements aux normes et interprétations ainsi que les nouvelles normes publiées et applicables à compter du 1er janvier 2023 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 possibles jusqu'en 2023, année de fin de publication du LIBOR USD	Cf. note Capitaux et financements
Amendement à la norme IAS 12	Publication par l'IASB : 7 mai 2021 Homologation par l'UE : règlement (UE) 2022-1392 du 11 août 2022. L'IASB a publié un amendement à la norme IAS 12 "Impôt sur le résultat" qui précise les modalités de reconnaissance de façon distincte des impôts différés actif et passif résultant d'une transaction unique, contrat de location ou obligation de démantèlement.	Les opérations dans le périmètre de l'amendement se limitent aux locations qui seules génèrent des impôts différés. L'amendement est toutefois sans effet car le Groupe reconnaît systématiquement les effets de variation des impôts différés actifs et passifs en résultat, et par ailleurs, remplit les critères de compensation lui permettant de reconnaître un impôt différé net.

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation de normes et interprétations d'applications obligatoires à compter d'un exercice postérieur au 30 juin 2023 qu'elles soient ou non adoptées par la Commission Européenne.

1.1.2 Autres informations relatives aux effets sur les comptes consolidés semestriels ouverts à compter du 1er janvier 2023 des positions normatives retenues par le Groupe

Réforme des retraites

La loi 2023-270 du 14 avril 2023 de financement rectificative de la Sécurité Sociale pour 2023 portant réforme des retraites a été promulguée le 14 avril 2023. Cette évolution constitue une modification de régime au sens de la norme IAS 19.104 dont les impacts ont été comptabilisés dans les comptes au 30 juin 2023.

Les évaluations réalisées au titre des avantages du personnel intègrent les effets de la réforme qui s'articulent principalement autour de 2 axes :

- le recul progressif de l'âge légal de départ à la retraite (de 62 à 64 ans) et
- l'augmentation de la durée de cotisations requise pour le taux plein à travers une accélération du calendrier de mise en œuvre de la réforme « Touraine » (pour atteindre 43 annuités dès 2027 au lieu de 2035) ;

S'agissant d'une modification de régime, les impacts liés à la réforme des retraites constituent des coûts des services passés qui se traduisent par une augmentation du résultat du Groupe de 2,6 M€.

Pilier II

La directive UE du 16/12/2022 met en place un régime d'imposition minimale mondiale dénommé GloBE, pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2024. Conformément à l'amendement IAS 12 publié le 23/05/2023, avec une adoption par l'Union européenne prévue avant le 31/12/23, le Groupe SNCF prévoit de ne pas reconnaître d'impôt différé lié à cet impôt complémentaire (cf aussi note 1.2.2).

1.1.3 Description des principes comptables retenus

Les principes comptables retenus sont décrits dans les notes concernées des comptes consolidés de l'exercice 2022. 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

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 2023 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 augmentent de 120 M€ au 30 juin 2023. Cette variation concerne essentiellement les 5 sociétés SNCF issues de la réforme ferroviaire qui représentent 90% des engagements du Groupe. Elle résulte notamment de la charge de désactualisation de la dette de 50 M€ et des écarts actuariels liés à l'évolution du taux d'augmentation des salaires et du barème de rémunérations.

Concernant ces 5 sociétés, l'évolution des taux d'actualisation et d'inflation qui respectivement passent de 3,61% au 31 décembre 2022 à 3,74% au 30 juin 2023, et de 2,20% au 31 décembre 2022 à 2,10% au 30 juin 2023, génère un gain actuariel de 41 M€, qui affecte le résultat

financier à hauteur de +10 M€ et les réserves non recyclables à hauteur de +31 M€.

Concernant les principales autres entités contributrices, l'évolution des taux d'actualisation et d'inflation génère également un gain actuariel de 19 M€ imputé en réserves non recyclables.

En revanche, la mise à jour des autres hypothèses actuarielles, notamment du taux d'augmentation des salaires, génère une perte actuarielle de 68 M€, dont -64 M€ imputés en résultat financier et -4 M€ en réserves non recyclables.

Les ajustements liés à l'expérience, notamment liés aux barèmes de rémunération, génèrent également une perte actuarielle nette de 17 M€, dont -39 M€ imputés en résultat financier et +22 M€ en réserves non recyclables.

1.2.2 Impôts sur les résultats

La charge d'impôt sur les résultats du semestre est calculée en appliquant au résultat comptable des sociétés intégrées avant impôt, la meilleure estimation connue du taux effectif d'impôt de l'exercice pour chaque entité fiscale. Au 30 juin 2023, cette estimation conduit à constater un taux effectif d'impôt de 0% au niveau du groupe d'intégration fiscale et à ne pas faire évoluer les montants d'impôts différés reconnus.

Dans le cadre de la mise en place de l'imposition minimale mondiale sur le profit des entreprises, applicable aux groupes multinationaux ayant une société ultime consolidante localisée dans l'Union Européenne, et pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2024, le Groupe SNCF a d'ores et déjà initié un projet pluridisciplinaire afin d'assurer et structurer la collecte des informations pertinentes nécessaires à la déclaration d'information GloBE. Le dépôt de la première déclaration est prévu pour juin 2026 au plus tard. A date, les premières analyses conduisent à ne pas anticiper d'impact significatif pour le Groupe SNCF.

2. FAITS MARQUANTS

2.1 FAITS MARQUANTS DU PREMIER SEMESTRE 2023

2.1.1 Suivi du plan de relance ferroviaire

Le plan de relance du ferroviaire engagé par l'État en 2020 pour un montant de 4,05 Mds€ s'est soldé par le reversement d'un montant complémentaire de 0,644 Md€ le 14 mars 2023 par l'État à SNCF Réseau, par l'intermédiaire du fonds de concours. Pour rappel, un montant de 1,645 Mds€ a été versé en 2021 et deux autres montants de 0,693 Md€ et 1,068 Mds€ ont été versés en 2022.

2.1.2 Ouverture d'une enquête approfondie de la Commission européenne sur les mesures de soutien françaises en faveur de Fret SNCF

Les suites, à date, de l'enquête ouverte le 18/01/2023 par la Commission européenne à l'encontre de l'Etat français sur des mesures de soutien dont a bénéficié FRET SNCF durant la période 2007-2019 sont présentées dans les paragraphes ci-après.

Dans un courrier du 23/05/2023, le ministère chargé des transports a informé le Président de SNCF SA que l'analyse préliminaire de la Commission Européenne devrait conduire à la conclusion que la prise en charge récurrente des pertes de FRET SNCF par SA SNCF devrait être considérée comme une aide d'État illégale.

Compte tenu des risques encourus en cas de décision négative avec récupération de l'aide considérée comme illégale, l'Etat considère qu'il convient dès lors de mettre en œuvre une nouvelle étape de transformation.

Cette transformation se traduira notamment par la création de 2 nouvelles entités qui devront être constituées au plus tard au 31/12/2024.

L'une sera dédiée à l'activité de trains mutualisés, dite de « gestion capacitaire » ; l'autre sera une entreprise de maintenance qui offrira la réalisation de prestations d'entretien de matériels roulants. Parallèlement à la création de ces nouvelles entités, FRET SNCF devra se désengager progressivement d'ici au 31/12/2023 de 23 flux dits « trains entiers dédiés ». D'autres mesures complémentaires sont également prévues telles que le transfert de la gestion et de l'exploitation de la plateforme logistique de Saint-Priest près de Lyon à un opérateur tiers ; la cession d'actifs (principalement immobiliers et locomotives), et l'ouverture du capital à moyen terme des 2 nouvelles structures à des tiers minoritaires.

Si elle est engagée rapidement, cette transformation devrait permettre au terme de la procédure formelle d'examen, d'obtenir de la commission le constat d'une discontinuité économique de FRET SNCF, et donc à l'absence d'extension aux deux nouvelles entités d'une obligation de remboursement de toute aide passée.

A date, en l'absence de toute décision effective de ces mesures, de même que d'identification de leurs modalités précises de mise en œuvre, aucun impact n'a été comptabilisé dans les comptes du Groupe au 30/06/2023.

2.1.3 Acquisition du groupe allemand Trans-O-Flex par la filiale Geodis

Le 2 mars 2023, Geodis a finalisé l'acquisition de 100% de l'entreprise allemande Trans-O-Flex, spécialiste et leader dans le transport sous température contrôlée. L'entreprise a développé son propre réseau et mis en place des solutions logistiques dédiées aux secteurs des cosmétiques, de l'électronique grand public et de la santé en Allemagne et en Autriche, où elle emploie près de 2000 personnes réparties sur 77 sites et entrepôts. Depuis son acquisition, le groupe Trans-O-Flex a réalisé un chiffre d'affaires de 201 M€.

Grâce à cette acquisition, GEODIS se positionne parmi les acteurs majeurs sur le marché de la santé et renforce ses capacités de livraison express en Allemagne, un des pays stratégiques pour le Groupe.

2.2 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

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

3. PERFORMANCE DE LA PÉRIODE

3.1 INFORMATION PAR SECTEUR

3.1.1 Détermination des secteurs présentés

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 ferré national. Ses clients sont les 41 entreprises ferroviaires circulant sur le réseau ferré national et 18 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, Altametris, Eurailsout, SNCF Immoréseau, Terralpha et Leyfa Measurement.
- 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, Hubs & Connexions et Lagardère & 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 conventionné, 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, Lyria avec les CFF, etc...) et ses filiales (Eurostar, Thalys, 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. L'activité Matériel réalise notamment la rénovation et maintenance lourde des matériels roulants du Groupe, la chaîne d'approvisionnement des pièces pour l'ensemble des technocentres de maintenance et une offre complète de prestations d'ingénierie de maintenance et d'essais.

– **Keolis** : en charge du transport public de voyageurs et de services de mobilités dans 13 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 à travers plusieurs entreprises (SAS Fret SNCF, Captrain, Combicargo, Forwardis et VITA).

– **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

30/06/2023

En millions d'euros	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires intra-groupe	Chiffre d'affaires	EBITDA externe	Investissements nets	Investissements tous financements	Endettement financier net
SNCF Réseau	1 482	2 127	3 610	679	303	2 438	19 012
SNCF Gares & Connexions	190	692	882	169	195	422	968
Éliminations intra-métier		-191	-191				
Gestionnaire d'Infrastructure	1 672	2 628	4 300	848	498	2 860	19 980
Transilien	1 746	174	1 919	150	227	502	-312
TER	2 722	164	2 885	95	-151	607	-2 050
TGV - Intercités	4 382	173	4 555	584	314	377	2 441
Direction industrielle	42	1 001	1 043	64	72	61	314
Autres	42	523	565	10	6	6	-179
Éliminations intra-métier		-1 634	-1 634				
Voyageurs	8 933	400	9 334	902	468	1 552	213
Keolis	3 402	86	3 488	282	58	81	843
Geodis	5 871	64	5 934	585	96	91	2 111
Rail Logistics Europe	800	38	838	25	17	26	-56
Autres	-	-	-	2	-	-	-815
Éliminations intra-métier		-8	-8				
Marchandises & Logistique	6 671	93	6 764	612	113	116	1 240
SNCF Immobilier	18	492	510	86	7	8	-73
Corporate	26	574	599	41	19	19	1 690
Éliminations inter-secteurs		-6 107	-6 107				
Total	20 723	-	20 723	2 771	1 164	4 637	23 893

30/06/2022 31/12/2022

En millions d'euros	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires intra-groupe	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	18 998
SNCF Gares & Connexions	132	648	780	159	46	367	1 024
Éliminations intra-métier		-223	-223				
Gestionnaire d'Infrastructure	1 483	2 600	4 083	1 040	826	2 880	20 022
Transilien	1 667	170	1 837	192	-43	525	-247
TER	2 644	158	2 802	189	-193	423	-1 293
TGV - Intercités	3 648	168	3 816	391	192	253	3 519
Direction industrielle	43	872	915	57	56	43	283
Autres	7	304	310	7	5	7	-184
Éliminations intra-métier		-1 285	-1 285				
Voyageurs	8 009	386	8 395	836	17	1 252	2 078
Keolis	3 246	73	3 319	306	69	82	974
Geodis	6 690	58	6 748	595	91	83	1 014
Rail Logistics Europe	817	42	859	86	21	20	-90
Autres	-	-	-	3	-	-	-810
Éliminations intra-métier		-11	-11				
Marchandises & Logistique	7 506	90	7 596	684	112	103	114
SNCF Immobilier	20	369	389	94	11	9	-172
Corporate	5	541	546	23	18	16	1 423
Éliminations inter-secteurs		-5 578	-5 578				
Total	20 270	-	20 270	2 983	1 053	4 342	24 439

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>	30/06/2023	30/06/2022	Variation	Secteurs
Produits des activités ordinaires liés au transport de voyageurs	3 930	3 212	718	TGV - Intercités
Produits des activités liés au transport de marchandises	4 770	5 955	-1 185	Métier Marchandises & Logistique
Autres prestations annexes de transport	1 909	1 570	339	TGV - Intercités, Métier Marchandises & Logistique
Rémunérations perçues des Autorités organisatrices de transport au titre des activités conventionnées	7 927	7 637	290	Transilien, TER, Keolis
Redevances liées à la gestion du réseau ferroviaire	1 325	1 229	96	SNCF Réseau
Revenus tirés de la gestion des gares	191	133	57	SNCF Gares & Connexions
Revenus locatifs immobiliers (hors loyers tirés des gares)	46	49	-3	Métier Marchandises & Logistique, TGV - Intercités, Corporate
Revenus locatifs de matériel de transport	15	22	-7	Métier Marchandises & Logistique, Transilien, TER, Keolis
Prestations d'entretien et de maintenance	90	77	13	Tous secteurs
Autre chiffre d'affaires	520	386	134	Tous secteurs
Chiffre d'affaires par principales lignes de services	20 723	20 270	453	
Clients du secteur public (collectivités publiques)	9 218	8 986	232	
Clients particuliers	3 935	3 289	646	
Clients entreprises du secteur privé	7 570	7 995	-425	
Chiffre d'affaires par type de clients	20 723	20 270	453	
Transfert immédiat ou n'excédant pas un jour	5 614	6 398	-784	
Transfert en continu sur une période n'excédant pas un an (logistique, transport de marchandises et rémunérations provenant des AO)	14 932	13 736	1 197	
Transfert en continu sur une période excédant un an (activités immobilières, certaines activités de gestion de gares...)	176	136	40	
Chiffre d'affaires par rythme de reconnaissance	20 723	20 270	453	

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>	30/06/2023	30/06/2022	Variation
Prestations avec les AO	6 774	6 528	246
Recettes liées à la vente des billets aux usagers	1 019	971	49
Prestations avec l'État en tant qu'AO des Trains d'Équilibre du Territoire	107	109	-1
Produits d'intérêt sur actifs financiers de concession	27	30	-4
Effets sur le chiffre d'affaires (*)	7 927	7 637	290
Nouveaux actifs financiers de concession	-1 026	-828	-198
Encaissements sur actifs financiers de concession	715	801	-86
Effets sur les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	-311	-27	-284
(*) dont chiffre d'affaires Keolis	3 220	3 066	154
dont chiffre d'affaires SNCF Voyageurs	4 707	4 571	136
<i>en millions d'euros</i>	30/06/2023	31/12/2022	Variation
Actifs incorporels de concession	109	94	15
Actifs financiers de concession non courants	1 699	1 531	167
Effets sur les actifs non courants	1 807	1 625	182

Les nouveaux décaissements sur 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 468 M€, TER 517 M€, Intercités 34 M€ et Keolis 7 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>	30/06/2023	30/06/2022	Variation
Sous-traitance	-4 009	-5 059	1 050
Péages Eurotunnel et autres	-462	-360	-102
Autres achats et charges externes	-3 562	-2 907	-655
Énergies de traction	-752	-397	-354
Achats et charges externes	-8 784	-8 722	-61

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 2022	2 673	-388	2 285
Acquisitions	425	0	425
Pertes de valeur	0	0	0
Cessions	-48	48	0
Conversion	-19	-1	-19
Autres variations	-1	0	-1
Au 31 décembre 2022	3 031	-341	2 690
Au 1er janvier 2023	3 031	-341	2 690
Acquisitions	1 007	0	1 007
Pertes de valeur	0	0	0
Cessions	-7	0	-7
Conversion	-10	0	-10
Autres variations	0	0	0
Au 30 juin 2023	4 022	-341	3 681

Au premier semestre 2023, l'augmentation de 1 007 M€ s'explique par les acquisitions de Trans-O-Flex en Allemagne, ITS en Suisse, Southern Companies aux Etats-Unis et Transports Dévoluy en France par Geodis ainsi que par le retraitement de l'écart d'acquisition provisoire de Geodis Logistics Singapore à la suite de l'évaluation définitive des actifs et des passifs (note 4.2.6). L'impact des acquisitions sur le tableau de flux de trésorerie est de -1 047 M€.

La ligne « cessions » correspond à la sortie de la filiale Expretio, vendue en mars 2023.

En 2022, l'augmentation de 425 M€ était liée aux acquisitions par Geodis de Need It Now Delivers, Geodis Logistics Singapore et Transports Perrier pour 418 M€ au total ainsi que de Transports Pagès et Terminal G par Keolis pour 7 M€. La ligne « cessions » s'expliquait par la sortie du sous-groupe Rail Europe SAS, vendu en février 2022.

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>	30/06/2023	31/12/2022	Variation
Keolis	636	638	-2
SNCF Voyageurs	406	401	5
dont UGT Eurostar Group	406	394	12
Marchandises & Logistique	2 636	1 649	988
dont UGT Geodis	2 605	1 617	988
Total	3 681	2 690	991

4.2 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

4.2.1 Immobilisations incorporelles

en millions d'euros	30/06/2023			31/12/2022		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Concessions, brevets, logiciels	3 089	-2 463	626	2 992	-2 337	655
Actifs incorporels de concession (note 3.3)	192	-83	109	190	-96	94
Autres immobilisations incorporelles	2 250	-1 414	836	2 225	-1 345	880
Immobilisations incorporelles en cours	487	-39	448	425	-47	378
TOTAL	6 018	-4 000	2 018	5 833	-3 825	2 007

Les autres immobilisations incorporelles comprennent principalement les marques acquises lors de regroupements d'entreprises pour 366 M€ (366 M€ en 2022), la clientèle pour 63 M€ (80 M€ en 2022) et les droits contractuels pour 268 M€ (280 M€ en 2022).

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

en millions d'euros	Concessions, brevets, logiciels	Actifs incorporels de concession	Autres immobilisations incorporelles	Immobilisations incorporelles en cours	Total
Valeur nette comptable au 31/12/2021	673	91	948	403	2 114
Acquisitions	37	0	22	280	339
Cessions	-3	0	-2	0	-5
Dotations aux amortissements	-292	-21	-115	0	-428
Pertes de valeur	-15	0	-14	-21	-50
Variations de périmètre	-1	0	-2	-1	-3
Ecart de conversion	0	0	-15	-1	-15
Autres variations	256	24	58	-283	55
Valeur nette comptable au 31/12/2022	655	94	880	378	2 007
Acquisitions	16	0	1	146	163
Cessions	-3	0	0	0	-3
Dotations aux amortissements	-133	-11	-51	0	-194
Pertes de valeur	4	0	-8	-7	-11
Variations de périmètre	0	2	0	0	2
Ecart de conversion	0	0	8	0	8
Autres variations	88	23	5	-70	46
Valeur nette comptable au 30/06/2023	626	109	836	448	2 018

En 2022, les autres variations de logiciel intègrent une diminution de 16 M€ liée au changement de méthode de comptabilisation de certains coûts connexes relatifs aux logiciels en mode SaaS décrit en note 1.2. Les acquisitions sont détaillées dans la note 4.2.4.

4.2.2 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles se ventilent comme suit par catégories :

en millions d'euros	30/06/2023			31/12/2022		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immeubles de placement	276	-20	256	276	-20	256
Terrains et constructions	28 227	-12 994	15 233	27 622	-12 673	14 949
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	65 699	-27 049	38 650	63 170	-26 394	36 776
Instal. technique, électrique, télécom. et de signalisation, matériel, outillage, et autres immobilisations (ITMO et autres)	32 501	-17 464	15 037	31 790	-16 952	14 838
Matériel de transport	26 806	-19 256	7 550	26 891	-19 138	7 754
Immobilisations corporelles en cours	19 663	-33	19 629	20 380	-30	20 350
Total Brut	173 172	-76 817	96 355	170 130	-75 207	94 922
Subventions d'investissement	53 282	-9 871	43 410	51 227	-9 455	41 772
Total Net	119 890	-66 946	52 944	118 903	-65 753	53 150

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

en millions d'euros	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'investissements	Total net de subvention
Valeur nette comptable au 31/12/2021	259	14 397	33 890	14 629	9 047	20 543	-40 179	52 587
Acquisitions	0	25	0	131	88	7 548	-4 542	3 250
Cessions	-3	-40	-3	-19	-116	45	31	-103
Dotations nettes aux amortissements	0	-698	-1 250	-1 235	-992	0	1 406	-2 770
Pertes de valeur	0	38	0	6	16	6	0	67
Variation de périmètre	0	1	0	92	17	-9	0	102
Ecart de conversion	0	-3	0	4	-45	-2	0	-45
Autres variations	0	1 228	4 139	1 229	-262	-7 782	1 512	63
Valeur nette comptable au 31/12/2022	256	14 949	36 776	14 838	7 754	20 350	-41 772	53 150
Acquisitions	0	13	0	56	23	3 356	-2 512	936
Cessions	0	-21	0	-16	-45	0	4	-78
Dotations nettes aux amortissements	0	-364	-655	-589	-396	0	710	-1 294
Pertes de valeur	0	9	0	0	-1	0	0	9
Variation de périmètre	0	48	0	18	1	1	0	68
Ecart de conversion	0	1	0	-5	24	1	0	22
Autres variations	0	598	2 529	734	190	-4 078	160	132
Valeur nette comptable au 30/06/2023	256	15 233	38 650	15 037	7 550	19 629	-43 410	52 944

Le poste immobilisations corporelles au 30 juin 2023 résulte notamment des flux :

- d'acquisitions pour 3 448 M€, détaillées en note 4.2.4 ;
- de cessions pour -82 M€, expliquées en note 4.2.6 ;
- de mises en service des immobilisations précédemment comptabilisées en immobilisations en cours, ainsi que des reclassements en actifs financiers de concession de certains actifs corporels de SNCF Voyageurs (cf. note 3.3), ces flux étant regroupés sur la ligne « Autres variations ».

Les dotations aux amortissements au 30 juin 2023, ainsi que les impacts en compte de résultat des pertes de valeur sont indiqués respectivement en notes 4.2.5 et 4.4.

Les subventions d'investissements liées aux immobilisations corporelles, comptabilisées sur la période augmentent de 2 512 M€ dont 2 334 M€ au titre des installations fixes et projets d'infrastructure ferroviaires (de développement et de régénération) et 178 M€ au titre du matériel ferroviaire.

4.2.3 Contrats de location

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

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2023			31/12/2022		
	Brut	Amortissements et dépréciations	Net	Brut	Amortissements et dépréciations	Net
Terrains et constructions	4 569	-2 073	2 496	4 245	-1 841	2 405
Matériel de transport	2 545	-1 171	1 373	2 537	-1 140	1 397
Autres	413	-167	246	300	-152	148
TOTAL	7 527	-3 411	4 115	7 082	-3 132	3 950

Les contrats de location correspondent principalement à des locations de bâtiments (entrepôts, boutiques, bureaux...), des contrats liés au matériel de transport ferroviaire et routier (bus, rames de train, locomotives,

voitures...), et des contrats de locations significatifs de matériels techniques utilisés dans le cycle d'exploitation.

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 31/12/2021	1 968	1 284	173	3 425
Nouveaux contrats de location	479	519	54	1 052
Effet des fins et résiliations anticipées	-22	-46	-30	-98
Dotations aux amortissements	-556	-405	-59	-1 019
Pertes de valeur	-4	-6	-3	-13
Variations de périmètre	148	-24	5	130
Autres variations (modifications de contrats, réévaluations d'hypothèses, écarts de conversion...)	391	74	7	473
Valeur nette comptable au 31/12/2022	2 405	1 397	148	3 950
Nouveaux contrats de location	181	153	127	461
Effet des fins et résiliations anticipées	0	-11	0	-11
Dotations aux amortissements	-303	-201	-39	-543
Pertes de valeur	0	0	0	0
Variations de périmètre	131	23	7	161
Autres variations (modifications de contrats, réévaluations d'hypothèses, écarts de conversion...)	83	13	1	98
Valeur nette comptable au 30/06/2023	2 496	1 373	246	4 115

Les nouveaux contrats de la période concernent essentiellement le périmètre Geodis (300 M€). Il s'agit essentiellement de nouveaux contrats de location d'équipements de manutention et de nouveaux entrepôts.

Les variations de périmètre à hauteur de +161 M€ correspondent aux contrats transférés dans le cadre de l'acquisition de Trans-O-Flex (voir note 2.1.3).

Le montant des Autres variations correspond à :

- des réévaluations de contrats (révision de durée et/ou de loyer) pour +116 M€
- l'impact des écarts de conversion pour -19 M€.

Le détail des dotations aux amortissements comptabilisées en résultat est donné en note 4.2.5

4.2.4 Investissements

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

en millions d'euros	30/06/2023	30/06/2022
Immobilisations incorporelles	-163	-154
Immobilisations corporelles	-3 374	-3 246
Intérêts d'emprunts capitalisés	-74	-115
Total acquisitions	-3 611	-3 515
Variation BFR d'investissement	-16	358
Flux d'investissement corporels et incorporels	-3 627	-3 156

Les investissements au titre des biens corporels et incorporels de l'exercice concernent essentiellement :

- les infrastructures ferroviaires pour un montant de 2 377 M€, dont 74 M€ 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 pour les projets de développement en cours (EOLE, CDG Express, projets régionaux de développement) ;
- des investissements réalisés par Gares et Connexions à hauteur de 413 M€, relatifs notamment à la modernisation et la 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 372 M€ (dont TGV du futur, TGV UFC, rames Eurostar, wagons, transconteneurs, conteneurs, rénovations de TGV et automotrices électriques).

4.2.5 Dotations aux amortissements

Les dotations aux amortissements se détaillent de la façon suivante :

en millions d'euros	30/06/2023	30/06/2022	Variation
Dotations aux amortissements - Immobilisations incorporelles	-191	-204	14
Dotations aux amortissements - Immobilisations corporelles	-1 999	-1 991	-8
Dotations aux amortissements - Droits d'utilisation	-543	-503	-40
Subventions reprises en résultat	710	717	-7
Reprise des passifs liés à des immobilisations de concession hors IFRIC 12	24	24	0
Dotations aux amortissements	-1 999	-1 957	-43

4.2.6 Résultat de cession d'actifs

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

en millions d'euros	30/06/2023	30/06/2022	Variation
Cession d'actifs incorporels	0	0	0
Cession d'actifs corporels	12	35	-23
Cession des droits d'utilisation	1	-2	2
Cession d'actifs financiers (*)	19	-30	49
Résultat de cession d'actifs	31	4	28

(*) y compris gains et pertes sur transactions liées à des entités consolidées par intégration globale et mises en équivalence.

La ligne « Cession d'actifs financiers » comprend les impacts consécutifs à l'acquisition de Geodis Logistics Singapore et ceux de la cession des titres Expretio. Le résultat de cession d'actifs corporels de 12 M€ résulte essentiellement des opérations réalisées par SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau.

4.3 TESTS DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

Les impacts au compte de résultat sont les suivants :

en millions d'euros	30/06/2023	30/06/2022	Variation
Immobilisations corporelles et incorporelles	-10	34	-44
Ecart d'acquisition	0	0	0
Autres	-1	-8	8
Pertes de valeur	-11	26	-37

4.3.1 Éléments de contexte

Un nouveau plan stratégique Groupe a été initié au 1^{er} semestre 2023. Il devrait être achevé au second semestre 2023 puis validé en conseil d'administration au cours du dernier trimestre de l'année.

Dans ce contexte, le Groupe a procédé aux analyses suivantes pour déterminer l'existence éventuelle d'indices de variation de valeur sur ses principales UGT :

- appréciation du maintien des équilibres économiques présents lors des derniers tests mis en œuvre à partir d'une revue des principales hypothèses contenues à date dans les nouvelles trajectoires prévisionnelles;
- réalisation d'analyses de sensibilité aux évolutions des hypothèses relatives aux flux de trésorerie (EBITDA, Investissements...) et à l'évolution des taux de marché (taux d'actualisation et d'inflation), notamment pour les UGT présentant une valeur recouvrable proche de la valeur nette comptable de l'actif net testé à fin décembre 2022 (voir ci-après).

Ces analyses ne sont pas de nature à remettre en cause l'équilibre des hypothèses structurantes sous-tendant les valorisations réalisées lors des derniers tests de valeur et ne font donc pas ressortir d'indices montrant que les UGT du Groupe aient pu perdre de la valeur (ni reprendre de la valeur aux cas particuliers des UGT Infrastructure et Gares & Connexions).

4.3.2 UGT présentant une valeur recouvrable proche de l'actif net testé en 2022

4.3.2.1 UGT Infrastructure

Rappel de l'historique

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

L'adoption le 14 juin 2018 de la loi d'habilitation pour un nouveau pacte ferroviaire, de même que diverses déclarations du gouvernement, concernant notamment une évolution des modalités d'indexation des péages de SNCF Réseau, avaient constitué de nouveaux indices de variation de valeur. 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, le test de valeur réalisé avait conduit à la comptabilisation d'une dépréciation complémentaire de 3,4 Mds€.

Le plan stratégique du groupe SNCF Réseau réalisé lors du premier semestre 2021 a été adopté par le Conseil d'administration, suivi du contrat de performance et sa trajectoire financière le 4 novembre 2021, signé par l'État 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 :

Ouverture progressive à la concurrence des trafics voyageurs ;

Alignement des volumes et des tarifs des redevances d'infrastructure sur le plan stratégique du Groupe SNCF ;

Maintien d'un niveau d'investissements nécessaires à la restauration de la consistance du réseau conforme au pacte ferroviaire ;

Révision de la trajectoire de subventions de régénération perçues via le fonds de concours de l'État, en intégrant les subventions provenant du plan de relance de l'État pour 4,05 Mds€ à partir de 2021, ainsi que les versements provenant de produits de cessions du Groupe (480 M€) ;

Équilibre des cash-flows en 2024, niveau d'endettement inférieur à six fois la marge opérationnelle en 2026, conformément aux engagements du pacte ferroviaire, les subventions d'investissement issues de l'affectation par l'État de tout ou partie des dividendes perçus 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 des trains aptes à la grande vitesse et des trains 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 sur toute la période.

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 réciprocité avec les entités concernées, ainsi qu'une valorisation actualisée des hypothèses d'ouverture à la concurrence, notamment sur la fin du plan.

Concernant le niveau de performance :

L'ambition de performance a été revue à 1,5 Mds€ courants entre 2017 et 2026, avec une accélération des économies entre 2021 et 2024, puis une poursuite des actions de performance sans mobiliser de nouveaux leviers à partir de 2025. Cette trajectoire de performance est conforme aux objectifs poursuivis dans les programmes opérationnels.

Cette performance contribue à atteindre un taux de rentabilité normatif de 46 % (EBITDA / CA) en 2030, 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 Mds€

Concernant les concours publics :

La chronique des montants des subventions d'investissement de régénération (issues de l'affectation par l'État de tout ou partie des dividendes perçus de la société nationale SNCF SA 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) 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 0,9 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 0,6 Md€ compte tenu des 1,6 Mds€ perçus en 2021 et 1,8 Mds€ en 2022. 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 (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 étaient en cours de négociation lors de l'élaboration de la trajectoire.

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 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 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 (entre 4,7% et 5,5%) est éclairée par les éléments de contexte suivants :

- 1 Une trajectoire financière intégralement reconstruite au cours du premier semestre 2021 sur des hypothèses totalement documentées,
- 2 Une évaluation des risques de la crise COVID conservatrice au regard des tendances de reprise des trafics observées depuis mai, et un taux de croissance long terme abaissé à 1,4%/an à partir de 2024, qui repose sur une hypothèse de croissance long terme produite par le FMI, jugée conservatrice,
- 3 Un plan de performance à 1,5 Mds€ entre 2017 et 2026 (contre 1,6 Mds€ au 31 décembre 2020) faisant l'objet d'un dispositif dédié de pilotage par le Comité de direction de SNCF Réseau,
- 4 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'élève au 31 décembre 2021 à 33,16 Mds€ contre 32,89 Mds € au 31 décembre 2020. Ces actifs recouvrent les lignes en service ainsi que les travaux de régénération en cours. La valeur recouvrable issue du test réalisé au 31 décembre 2021 est proche de cette valeur nette comptable.

Mise à jour au 31 décembre 2022

La forte hausse de l'inflation affecte sensiblement le coût des charges d'exploitation et des dépenses d'investissements de l'UGT Infrastructure au regard de la trajectoire financière inscrite dans le contrat de performance 2021-2030 de l'UGT Infrastructure signé en avril 2022 avec l'Etat.

Par ailleurs, la hausse des taux d'intérêts mises en œuvre par les banques centrales en réponse à l'inflation impacte à la hausse le taux d'actualisation retenu par SNCF Réseau pour valoriser ses flux de trésorerie futurs.

Dans ce contexte constitutif d'un indice de perte de valeur, un test a été mis en œuvre au 31 décembre 2022.

Dans l'attente de la révision du plan stratégique qui devrait intervenir au cours des prochains mois, le test de valeur

repose sur la trajectoire financière "socle" du contrat de performance telle que décrite ci-avant, ajustée au regard (i) du budget 2023 approuvé par le Conseil d'administration de SNCF Réseau du 14 décembre 2022, et (ii) de la meilleure estimation à date de l'impact prévisionnel de l'inflation pour les années suivantes.

La méthodologie retenue est identique à celle appliquée lors du précédent test de valeur réalisé en 2021. Les principales évolutions d'hypothèses retenues dans le cadre de ce nouveau test sont les suivantes :

Une trajectoire de péages rebasée à partir de la nouvelle tarification 2024-2026 (projet de Document de Référence du Réseau 2024-2026 soumise à avis de l'ART) ;

Un niveau de charges d'exploitation et d'investissements nets révisé pour tenir compte de l'impact estimé de l'inflation.

La trajectoire ajustée intègre également la suppression progressive de la CVAE d'ici 2024 (article 55 de la loi n° 2022-1726 du 30 décembre 2022 de finances pour 2023).

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,

S'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus tiennent compte de la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061 ; l'actualisation des données connues a été faite (taux d'impôt, WACC, inflation) ;

La valeur terminale, qui représente 93% de la valeur recouvrable, est calculée en projetant à l'infini avec un taux de croissance à long terme de 1,8% les valeurs de l'année normative 2030 ;

Les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux de 5,4% (vs. 4,9% au 31 décembre 2021). Ce taux de WACC est issu du rapport d'évaluation de l'expert externe (taux entre 5,1% et 5,8%).

Mise à jour au 30 juin 2023

L'évolution des principales hypothèses du dernier test de valeur ainsi que les différents leviers compensatoires ne font globalement pas ressortir d'indice montrant que les actifs de l'UGT infrastructure aient pu perdre ou reprendre de la valeur au 30 juin 2023.

Cette analyse permettant d'apprécier l'existence ou non de potentiels indices de perte / reprise de valeur est basée notamment sur les éléments suivants :

– Les résultats constatés à fin juin (retraités des effets non récurrents à l'instar des grèves) ne remettent pas en cause la trajectoire long terme prévue dans le contrat de performance, avec le maintien des grands équilibres économiques sous-tendant la valorisation réalisée lors du dernier test de valeur.

– L'absence d'évolution significative des taux de marché (taux d'actualisation et d'inflation) par rapport au 31 décembre 2022.

Le taux d'actualisation n'a pas évolué au 1er semestre 2023 (fourchette de 5,0% à 5,7% à comparer au milieu de fourchette de 5,4% retenu dans le cadre du test à fin décembre 2022). La fourchette des taux d'inflation long-terme estimée par la société pour le 1er semestre 2023 est évaluée entre 1,5% et 2,0%, en ligne avec le taux retenu pour le test au 31 décembre 2022

– Un nouveau plan stratégique est en cours de discussion afin notamment de tenir compte de la montée en

puissance des dépenses de régénération et de modernisation suite aux annonces de la première ministre en février 2023. La trajectoire repose sur les hypothèses structurantes suivantes : le respect du retour à l'équilibre en cash-flow en 2024 et de l'atteinte d'un ratio dette / marge opérationnelle inférieur à 6 en 2026 (objectifs déjà présents dans le contrat de performance) et un financement externe à Réseau de la montée en puissance du plan de développement des infrastructures ferroviaires. Cette nouvelle trajectoire financière, toujours en cours de discussion, ne remet pas en cause à date de manière significative les grands équilibres du précédent test de valeur, en particulier en fin de plan avec un taux de rentabilité normative proche de celui retenu dans le dernier test.

En l'absence d'indice de variation de valeur identifié, aucun test de valeur n'a été réalisé pour cette clôture semestrielle 2023. Une nouvelle analyse sera menée pour la clôture annuelle.

La valeur nette comptable des actifs de l'UGT Infrastructure s'élève au 30 juin 2023 à 34,2 Mds€ contre 34,1 Mds€ au 31 décembre 2022. Ces actifs recouvrent les lignes en service ainsi que les travaux de régénération en cours.

Les autres immobilisations en cours (2,3 Mds€ au 30 juin ainsi qu'au 31 décembre 2022) concernent des investissements de capacité en cours de développement dont la valeur est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique.

Les analyses de sensibilité réalisées dans le cadre du test au 31 décembre 2022 ressortent de la façon suivante :

	2022
Secteur	SNCF Réseau
UGT	Infrastructure
Actif testé	34,1 Mds€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
Source retenue	(1)
Taux d'actualisation	5,1% - 5,8%
Taux de croissance long terme	1,6%-1,8%

(1) Trajectoire financière du contrat de performance présenté au Conseil d'Administration de SNCF Réseau le 4 novembre 2021, signé par l'État en avril 2022 ajusté du budget 2023, du projet de nouvelle tarification 2024-2026 et des autres impacts liés à l'inflation estimés à date.

Une variation de ± 10 points de base du taux d'actualisation représenterait une variation de $-/+1,1$ Mds€ de valeur recouvrable.

Une variation de ± 10 points de base du taux de croissance à l'infini entraînerait une variation de $+ 0,9$ Md€.

Une variation de ± 100 M€ de dépenses nettes de régénération annuelles représenterait une variation de $\pm 1,4$ Mds€ de la valeur recouvrable. Cette valeur est fournie à titre indicatif car, au-delà d'un certain seuil, l'impact de l'évolution des dépenses de renouvellement sur la valeur recouvrable des actifs n'est pas linéaire et ces impacts peuvent être significatifs sur le coût de la maintenance, le trafic et donc les péages.

Une variation de ± 100 M€ par an des péages ou des concours de l'État représenterait une variation de $\pm 1,4$ Mds€ de la valeur recouvrable.

4.3.2.2 UGT Gares & Connexions

Rappel de l'historique

En 2021, dans le cadre de l'élaboration de son plan stratégique validé par son conseil d'administration le 22 juillet 2021, SNCF Gares & Connexions avait procédé à une mise à jour de sa trajectoire financière prenant en compte notamment :

- Une actualisation de la trajectoire de redevance des produits de concessions sur la base des derniers éléments connus à court terme et à moyen terme (dont les impacts de la crise sanitaire liée à la Covid) ;
- La programmation pluriannuelle d'investissements 2021-2024, mise à jour à fin 2020 et intégrant les plans d'économies et reports mis en œuvre suite à la crise Covid, ainsi qu'une estimation des besoins prévisionnels d'investissements sur la période 2025-2030 ;
- Le DRG 2021 validé par l'ART, avec un CMPC régulé en baisse à 4,5% avant impôt et CMPC non régulé à 8,0% avant impôt – ces taux étant maintenus en 2022 et sur toute la durée du plan dans le cadre des DRG suivants ;
- Un plan d'économies ambitieux, à la fois sur les Opex et sur les Capex.

Au cours du dernier trimestre 2021, la résiliation pour faute du contrat de concession du projet Gare du Nord 2024 avait été identifiée comme un indice de perte de valeur, au vu de son impact négatif sur les flux de trésorerie de SNCF Gares & Connexions. Un test de valeur avait donc été réalisé au 31 décembre 2021 sur la base de la trajectoire financière du plan stratégique réajustée pour tenir compte de cette résiliation, telle qu'intégrée dans le projet de contrat de performance avec l'Etat validé par le conseil d'administration de SNCF Gares & Connexions le 9 décembre 2021. Ce test de valeur avait permis de confirmer la valeur nette comptable des actifs de l'UGT Gares & Connexions à fin 2021.

En 2022, SNCF Gares & Connexions a considéré que la très forte hausse de l'inflation était susceptible de remettre en cause la trajectoire financière prise en compte dans le contrat de performance avec l'Etat et le test à fin 2021, et constituait ainsi un indice de variation de valeur. Un test de valeur a donc été réalisé au 31 décembre 2022, sur la base de la trajectoire financière du contrat de performance ajustée (i) du budget 2023, (ii) de la meilleure estimation à date de l'impact prévisionnel de l'inflation pour les années suivantes et (iii) de la suppression progressive de la CVAE d'ici 2024 (article 55 de la loi n° 2022-1726 du 30 décembre 2022 de finances pour 2023) et sur la base d'un taux d'actualisation de 5,37% et d'un taux de croissance à long-terme de 1,8%. Ce test de valeur, mis en œuvre dans un contexte économique évolutif et incertain, notamment en raison de difficulté de prévisions du niveau d'inflation à moyen et long termes et d'évolution de certains paramètres clés comme le taux de rémunération de la base d'actifs régulés soumis à avis de l'ART (CMPC régulé), n'a pas fait ressortir de variation significative de valeur des actifs de l'UGT Gares & Connexions à fin 2022.

Mise à jour au 30 juin 2023

L'évolution des paramètres du test de valeur ne font globalement pas ressortir d'indice montrant que les actifs de l'UGT Gares & Connexions aient pu perdre ou reprendre de la valeur au 30 juin 2023.

Cette analyse permettant d'apprécier l'existence ou non de potentiels indices de perte / reprise de valeur est basée notamment sur les éléments suivants :

– Un nouveau plan stratégique est en cours de discussion dont les principales hypothèses à date ne remettent pas en cause de manière significative les grands équilibres du précédent test de valeur qui reposait sur la trajectoire socle du contrat de performance. La société reste tenue par la trajectoire financière du contrat et procédera, le cas échéant, à des arbitrages afin de respecter les engagements pris dans le contrat de performance actuel, notamment en matière de retour à l'équilibre en cash-flow en 2026 ;

– Les résultats constatés au 30 juin 2023 ne remettent pas en cause la trajectoire prévue dans le contrat de performance ;

– La hausse récente du taux d'actualisation (fourchette de 5,2% à 5,9%) avec un nouveau milieu de fourchette de 5,5% ne remet pas en cause le taux de 5,37% retenu dans le cadre du test à fin décembre 2022 ;

– La fourchette des taux d'inflation long-terme estimée par la société pour le 1er semestre 2023 est évaluée entre 1,5% et 2,0%, en ligne avec le taux retenu pour le test au 31 décembre 2022.

– L'actif économique net testé est en recul de 85 M€ par rapport à fin décembre 2022. Cette variation s'explique principalement par une variation conjoncturelle du BFR (effet de saisonnalité de l'activité) qui devrait se résorber au second semestre.

En l'absence d'indice de variation de valeur identifié, aucun test de valeur n'a été réalisé pour cette clôture semestrielle 2023. Une nouvelle analyse sera menée pour la clôture annuelle.

	2022
Secteur	SNCF Gares & Connexions
UGT	Gares & Connexions
Actif testé	3,6 Mds€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 8 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation	4,9 % - 5,6 %

Taux de croissance long terme	1,6% - 2,0%
-------------------------------	-------------

Les analyses de sensibilité réalisées dans le cadre du test au 31 décembre 2022 ressortent de la façon suivante :

– Une variation du taux d'actualisation de ± 10 points de base entrainerait une variation de -119 M€ à +126 M€ de la valeur recouvrable ;

– Une variation de ± 10 points de base du taux de croissance sur l'année normative aurait un effet de +103 M€ à -97 M€ sur la valeur recouvrable ;

– Une variation de ± 10 points de base de taux de marge opérationnelle sur l'année normative entrainerait une variation de ± 31 M€ de la valeur recouvrable ;

– Une variation de ± 10 M€ des investissements en année normative entrainerait une variation de ∓ 196 M€ de la valeur recouvrable ;

– Une variation de ± 10 points de base de l'inflation (indice des prix à la consommation, coûts salariaux, coûts travaux et indices de révision des loyers) prise en compte à partir de 2024 entrainerait une variation de ∓ 29 M sur la valeur recouvrable ;

– Une variation de ± 10 points de base du niveau cible de CMPC régulé aurait un effet de ± 53 M€ sur la valeur recouvrable.

4.4 VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT ET DES CRÉANCES ET DETTES D'EXPLOITATION

4.4.1 Variation du besoin en fonds de roulement

En millions d'euros	30/06/2023	30/06/2022
Variation des stocks et encours	103	54
Variation des créances d'exploitation (hors cessions de titres et BFR d'investissement)	-134	1 168
Variation des dettes d'exploitation (hors BFR d'investissement)	1 795	1 170
Incidence de la variation du BFR dans l'état des flux de trésorerie consolidés	1 827	-53

L'incidence de la variation du BFR s'explique principalement par une baisse des créances clients issue en partie de la baisse d'activité de Geodis, par le décalage du versement par l'État de la redevance d'Accès chez SNCF Réseau, par une baisse des créances fiscales liée au remboursement du CICE 2018 pour un montant de 260 M€, et, concernant l'activité Voyageurs, par une augmentation des réservations faites en amont des circulations TGV et une diminution des créances relatives aux contributions des AO.

4.4.2 Variation des créances et dettes d'exploitation

Les créances d'exploitation se décomposent comme suit :

en millions d'euros	30/06/2023		31/12/2022		Variation
	Brut	Dépréciation	Net	Net	
Clients et comptes rattachés	4 870	-184	4 687	4 719	-32
Créances sur l'État et les collectivités	2 371	0	2 371	1 447	924
Autres créances d'exploitation	3 897	-5	3 892	3 949	-57
Créances sur cessions d'immobilisations et cessions de titres	99	0	99	181	-82
Dérivés actifs sur les achats à terme d'électricité	3		3	53	-50
Montant net des créances d'exploitation	11 241	-189	11 052	10 349	703

Les dettes d'exploitation se répartissent comme suit :

en millions d'euros	30/06/2023	31/12/2022	Variation
Fournisseurs et comptes rattachés	7 624	7 695	-71
<i>dont dettes sur acquisitions d'immobilisations</i>	<i>1 309</i>	<i>1 339</i>	<i>-29</i>
Avances et acomptes reçus sur commande	1 137	386	750
<i>dont avances reçues sur cessions d'immobilisations</i>	<i>816</i>	<i>91</i>	<i>725</i>
Dettes sociales	2 955	2 927	28
Dettes sur l'État et les collectivités	1 936	1 488	448
Autres dettes d'exploitation	2 858	2 508	349
Produits constatés d'avance	3 835	2 607	1 228
Dérivés passifs sur les achats à terme d'électricité	139	62	76
Total des dettes d'exploitation	20 483	17 674	2 809

4.5 PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

Les provisions pour risques et charges ont évolué comme suit :

en millions d'euros	01/01/2023	Reprises de l'exercice (non utilisées)				Autres variations	30/06/2023	dont	
		Dotations de l'exercice	Reprises de l'exercice (utilisées)	Reprises de l'exercice (non utilisées)	courant			dont non courant	
Litiges et risques contractuels	246	42	-16	-19	1	253	58	196	
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	141	42	-5	-19	0	160	78	81	
Risques environnementaux	568	9	-25	-7	-8	537	0	537	
Coûts de restructuration	19	1	-3	0	0	16	6	11	
Autres	149	28	-13	-4	4	165	47	118	
Total provisions	1 124	122	-61	-49	-3	1 132	189	943	

4.5.1 Provisions pour risques environnementaux

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

- coûts liés à l'amiante: 415 M€ (443 M€ en 2022).
- coûts de traitement des traverses créosotées : 64 M€ (67 M€ en 2022).
- coûts de dépollution des sites: 50 M€ (51 M€ en 2022),

Concernant les coûts liés à l'amiante, la variation nette de -28 M€ s'explique essentiellement par l'évolution de :

- la provision pour désamiantage du matériel roulant qui enregistre une variation nette de -18 M€ liée principalement à l'évolution des taux d'actualisation et d'inflation (impact de -16 M€ comptabilisé à hauteur de

- 10 M€ en contrepartie du composant démantèlement « Autres variations »).

– la provision pour désamiantage des installations fixes qui enregistre une variation nette de -6 M€ (dont -5 M€ au titre des travaux réalisés sur la période).

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 (désactualisation) correspond à une charge de 7 M€.

4.5.2 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.

Litiges en cours avec une évolution sur le premier semestre

– Litige ART

L'ART a saisi la commission des sanctions de l'ART par décision de son collègue n° 2022-078 du 20 octobre 2022 (notifiée à SNCF Réseau le 14/11/2022). Sur les procédures d'attribution des capacités d'infrastructure définie dans le document de référence du réseau relative aux conditions d'allocation des sillons travaux, l'ART a clos ces 2 procédures à l'encontre de SNCF Réseau (décisions du 15 décembre 2022). Quant à la procédure relative aux conditions d'allocation des sillons commerciaux, le collège de l'ART a notifié sa décision de saisir la commission des sanctions le 14/11/2022 à SNCF Réseau. L'audience a eu lieu le 8 juin 2023 et une sanction financière de 2 M€ a été prononcée.

4.5.3 Provisions pour contrats déficitaires

La provision pour perte sur contrats s'élève à 25 M€, sans évolution significative sur la période. Elle est essentiellement constituée de risques relatifs aux contrats de Keolis en France pour 17 M€ et l'activité internationale de fret aérien de Geodis pour 8 M€.

4.5.4 Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers

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

4.5.5 Provisions pour coûts de restructuration

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

4.5.6 Autres provisions

Les autres provisions sont pour l'essentiel constituées des provisions techniques relatives aux risques portés par la captive de réassurance SNCF RE, ainsi qu'à des provisions pour renouvellement des immobilisations concédées et d'autres risques opérationnels.

4.6 PASSIFS ÉVENTUELS

4.6.1 Aides présumées de l'État et du Conseil Général d'Ile-de-France

Le groupement de transporteurs Optile, dont Keolis est membre, est concerné par la décision du Conseil d'État relative à la récupération de subventions accordées par le Conseil Régional de l'Ile-de-France au motif qu'il aurait bénéficié du régime d'aides d'État de manière illégale. Le dispositif ayant été jugé compatible avec le marché intérieur, mais non notifié à la Commission, par arrêt rendu en date du 18 mars 2020, le Conseil d'État a demandé à la région Ile-de-France de « prendre les mesures nécessaires pour assurer le paiement, par chaque entreprise ayant exercé une activité sur un marché ouvert à la concurrence et ayant bénéficié du régime d'aides illégalement mis à exécution, des montants correspondants aux intérêts... que l'entreprise aurait acquitté si elle avait dû emprunter... ».

En l'absence de modalités de mise en œuvre de cette décision et de détermination des montants nets concernés, le groupe Keolis n'a pas comptabilisé de provision concernant ce litige.

4.6.2 Résiliation du contrat de concession Gare du Nord (GDN 2024)

Suite à la notification par SNCF Gares & Connexions en tant qu'autorité concédante le 21 septembre 2021 de la résiliation pour faute du contrat de concession, des

travaux d'analyse ont été menés pour estimer l'indemnité de déchéance du concessionnaire d'une part, et le préjudice subi par l'autorité concédante d'autre part. Ces travaux ont conduit l'autorité concédante à notifier le Concessionnaire le 21 décembre 2021 en lui présentant le décompte de résiliation provisoire.

En parallèle, le concessionnaire en date du 24 décembre 2021 a notifié l'autorité concédante d'une demande indemnitaire préalable, laquelle a été reprise dans le dépôt d'un recours indemnitaire le 6 janvier 2022 devant le Tribunal administratif de Paris.

En réponse, le 18 février 2022, SNCF Gares & Connexions avait déposé :

- son mémoire en défense, tendant à démontrer que la décision de résiliation pour faute était fondée, ce qui emporterait rejet des prétentions de GDN 2024 et réciproquement ;

- un recours indemnitaire contre GDN 2024 auprès du Tribunal Administratif. Ce recours complétait une assignation en paiement déposée le 24 janvier 2022, auprès du Tribunal de commerce de Paris, au titre d'une clause de garantie à première demande.

Concernant les deux recours indemnitaires, la situation n'a pas évolué sur ce premier semestre. Une injonction de conclure a été signifiée aux deux parties, les conclusions devant être déposées avant fin août 2023.

Concernant l'assignation en paiement au titre de la garantie à première demande, une audience a eu lieu le 25 mai 2023, la décision devrait être rendue fin septembre.

Compte tenu du caractère bien-fondé de la résiliation du contrat de concession, de l'analyse de ses conséquences et en l'absence d'évolution sur le fond, aucune provision pour litige n'a été constatée au 30 juin 2023 de même qu'au 31 décembre 2022.

4.6.3 Enquête de l'Autorité de la concurrence sur les secteurs du transport ferroviaire et de la billetterie en France

L'Autorité de la concurrence a annoncé en mai 2023 enquêter sur les secteurs du transport ferroviaire et de la billetterie en France, soupçonnant des « pratiques anticoncurrentielles ». A date, aucune information n'a été communiquée par l'Autorité de la concurrence dans l'attente d'une instruction au fond.

En conséquence, et en l'absence de risque identifié, aucune provision n'a été comptabilisée dans les comptes du Groupe au 30 juin 2023.

5. CAPITAUX ET FINANCEMENTS

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

La mise en œuvre de la réforme fondamentale des taux de référence s'est finalisée au cours du 1^{er} semestre 2023 avec la signature des derniers avenants aux contrats indexés sur l'EONIA. Ces avenants ont donné lieu à la réception de soultes pour des montants très peu significatifs.

Tous les contrats ont dorénavant été amendés ou ont fait l'objet de l'application de la clause automatique dite de fall back. Le Groupe confirme que la réforme des taux de référence n'a pas eu d'effet significatif sur ses états financiers, ni sur sa gestion des risques, et n'a pas remis en cause sa comptabilité de couverture.

5.2 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>	30/06/2023	30/06/2022	Variation
Résultat de juste valeur et couverture	-84	9	-93
Gains et pertes sur instruments dérivés	-37	-316	279
Gains et pertes sur éléments couverts en juste valeur	-67	289	-356
Gains et pertes sur instruments de capitaux propres à la juste valeur par résultat	0	-2	2
Gains et pertes sur instruments de dette à l'actif à la juste valeur par résultat	0	-1	0
Gains et pertes sur passifs financiers à la juste valeur par résultat	7	5	1
Autres gains et pertes de juste valeur	14	34	-20
Coût de l'endettement financier net	-192	-278	87
<i>Dont produits et charges d'intérêts sur actifs financiers au coût amorti</i>	<i>587</i>	<i>518</i>	<i>70</i>
<i>Dont produits et charges d'intérêts sur passifs financiers au coût amorti</i>	<i>-836</i>	<i>-743</i>	<i>-92</i>
<i>Dont produits et charges d'intérêts sur instruments financiers à la juste valeur par capitaux propres</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Autres charges et produits financiers	-97	-69	-28
<i>Dont charges d'intérêts sur les obligations locatives</i>	<i>-91</i>	<i>-70</i>	<i>-21</i>
Coût de l'endettement financier net et autres	-372	-338	-34
<i>en millions d'euros</i>	<i>30/06/2023</i>	<i>30/06/2022</i>	<i>Variation</i>
Charges financières	-1 312	-1 327	15
Produits financiers	940	989	-49
Coût de l'endettement financier net et autres	-372	-338	-34

30/06/2023			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)	1 707	268	1 975	-	1 975	-	-	1 975	1 975	-	1 975	-
Créance sur la Caisse de la dette publique	30 069	4 405	34 474	-	34 474	-	-	34 474	29 412	-	29 412	-
Cash collatéral actif	-	1 036	1 036	-	1 036	-	-	1 036	1 036	-	1 036	-
Autres prêts et créances	925	44	969	-	969	0	-	969	969	0	969	0
Actifs financiers de concession	1 699	44	-	-	1 743	-	-	1 743	1 561	0	1 561	-
Créances financières de location	11	1	-	-	12	-	-	12	-	-	-	-
Titres de dettes	47	-	47	-	-	47	-	47	47	-	47	-
Sous-total instruments de dette	34 457	5 798	38 501	-	40 209	47	-	40 256	35 000	0	35 000	0
Actifs de retraite	89	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Placements dans des instruments de capitaux propres	270	0	-	246	-	23	-	269	270	-	-	269
Instruments de transaction	-	25	25	-	-	25	-	25	25	0	25	-
Juste valeur positive des dérivés de couverture	773	80	852	-	-	-	852	852	852	-	852	-
Juste valeur positive des dérivés de transaction (*)	88	47	135	-	-	135	-	135	135	-	135	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-	8 223	8 223	-	-	8 223	-	8 223	8 223	6 522	1 698	2
Total des actifs financiers courants et non courants	35 676	14 173	47 736	246	40 209	8 453	852	49 760	44 505	6 523	37 710	271
Emprunts obligataires	49 771	7 651	57 421	-	57 364	57	-	57 421	59 121	-	59 121	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	2 731	615	3 346	-	3 346	-	-	3 346	3 578	0	3 578	-
Dettes de financement des immobilisations	130	1	131	-	131	-	-	131	131	-	131	-
Sous-total emprunts	52 631	8 266	60 898	-	60 840	57	-	60 898	62 830	0	62 830	-
<i>dont :</i>												
- ne faisant pas l'objet d'une couverture	41 163	7 755	48 918	-	48 918	-	-	48 918	50 297	0	50 297	-
- faisant l'objet d'une comptabilité de flux de trésorerie	9 305	476	9 781	-	9 781	-	-	9 781	9 990	-	9 990	-
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur	2 107	35	2 141	-	2 141	-	-	2 141	2 485	-	2 485	-
- évalués selon l'option "juste valeur"(**)	57	1	57	-	-	57	-	57	57	0	57	-
Juste valeur négative des dérivés de couverture	1 701	14	1 715	-	-	-	1 715	1 715	1 715	-	1 715	-
Juste valeur négative des dérivés de transaction (*)	95	8	103	-	-	103	-	103	103	-	103	-
Emprunts et dettes financières	54 427	8 288	62 716	-	60 840	161	1 715	62 716	64 648	0	64 648	-
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	-	1 152	1 152	-	1 152	-	-	1 152	1 152	330	822	-
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	1 412	-	-	1 412	-	-	-	1 412	1 412	-	-	1 412
Obligations locatives	3 280	1 025	-	-	4 305	-	-	4 305	-	-	-	-
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	1 763	279	2 042	-	2 042	-	-	2 042	2 042	-	2 042	-
Subvention financière	5 718	-	5 718	-	5 718	-	-	5 718	5 718	-	5 718	-
Passifs financiers de concession	77	2	-	-	79	-	-	79	79	-	79	-
Total des passifs financiers courants et non courants (***)	66 678	10 747	71 628	1 412	74 137	161	1 715	77 425	75 052	330	73 309	1 412
Endettement financier net du Groupe	28 301	-4 408	23 893	-	31 299	-8 269	863	23 893	30 886	-6 192	37 081	-2

(*) 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 50 M€. Ces dettes ont été désignées à la juste valeur lors de la comptabilisation initiale.

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

31/12/2022				Instruments financiers				Total	Juste valeur			
Rubrique au bilan et classes d'instruments				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	EFN	Au coût amorti					
Créances des partenariats publics privés (PPP)	1 791	268	2 059	-	2 059	-	-	2 059	2 059	-	2 059	-
Créance sur la Caisse de la dette publique	32 909	3 786	36 695	-	36 695	-	-	36 695	31 012	-	31 012	-
Cash collatéral actif	-	962	962	-	962	-	-	962	962	-	962	-
Autres prêts et créances	914	37	951	-	951	0	-	951	952	0	952	0
Actifs financiers de concession	1 531	235	-	-	1 767	-	-	1 767	1 924	-	1 924	-
Créances financières de location	9	1	-	-	9	-	-	9	-	-	-	-
Titres de dettes	46	-	46	-	-	46	-	46	46	-	46	-
Sous-total prêts et créances	37 201	5 289	40 713	-	42 443	46	-	42 489	36 955	0	36 955	0
Actifs de retraite	67	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Placements dans des instruments de capitaux propres	268	0	-	245	-	23	-	268	268	-	-	268
Instruments de transaction	-	16	16	-	-	16	-	16	16	0	16	-
Juste valeur positive des dérivés de couverture	801	426	1 227	-	-	-	1 227	1 227	1 227	-	1 227	-
Juste valeur positive des dérivés de transaction (*)	115	134	249	-	-	249	-	249	249	-	249	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-	9 874	9 874	-	-	9 874	-	9 874	9 874	8 397	1 433	44
Total des actifs financiers courants et non courants	38 452	15 739	52 079	245	42 443	10 208	1 227	54 124	48 589	8 397	39 879	313
Emprunts obligataires	53 866	7 715	61 581	-	61 518	63	-	61 581	63 073	-	63 073	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	3 188	188	3 376	-	3 376	-	-	3 376	3 752	-0	3 752	-
Dettes de financement des immobilisations	123	1	123	-	123	-	-	123	123	-	123	-
Sous-total emprunts	57 177	7 903	65 080	-	65 017	63	-	65 080	66 948	-0	66 948	-
dont :												
- ne faisant pas l'objet d'une couverture	45 449	6 157	51 606	-	51 606	-	-	51 606	51 514	0	51 514	-
- faisant l'objet d'une comptabilité de flux de trésorerie	9 517	1 699	11 216	-	11 216	-	-	11 216	12 828	-	12 828	-
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur	2 149	46	2 195	-	2 195	-	-	2 195	2 542	-	2 542	-
- évalués selon l'option "juste valeur"(**)	63	0	63	-	-	63	-	63	63	-	63	-
Juste valeur négative des dérivés de couverture	1 815	29	1 844	-	-	-	1 844	1 844	1 844	-	1 844	-
Juste valeur négative des dérivés de transaction (*)	108	47	155	-	-	155	-	155	155	-	155	-
Emprunts et dettes financières	59 100	7 979	67 079	-	65 017	218	1 844	67 079	68 947	-0	68 947	-
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	-	1 028	1 028	-	1 028	-	-	1 028	1 025	389	636	-
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	1 383	-	-	1 383	-	-	-	1 383	1 383	-	-	1 383
Obligations locatives	3 131	993	-	-	4 124	-	-	4 124	-	-	-	-
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	1 848	279	2 126	-	2 126	-	-	2 126	2 126	-	2 126	-
Subvention financière	6 285	-	6 285	-	6 285	-	-	6 285	6 285	-	6 285	-
Passifs financiers de concession	53	2	-	-	55	-	-	55	55	-	55	-
Total des passifs financiers courants et non courants (**)	71 799	10 281	76 519	1 383	78 635	218	1 844	82 080	79 821	389	78 050	1 383
Endettement financier net du Groupe	30 656	-6 217	24 439	-	33 789	-9 967	617	24 440	31 987	-8 009	40 040	-44

(*) 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 56 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

5.3 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	31/12/22	Flux de trésorerie liés aux activités de financement							Variations non monétaires					30/06/23
	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)	81 637	1 687	-5 772	-42	-231	-532	2	178	-562	-2	147	461	44	77 015
Emprunts obligataires	61 581	1 524	-5 546	0	-135	0	0	0	-3	0	1	0	0	57 421
Emprunts auprès des établissements de crédit	3 376	153	-224	0	2	0	0	0	-5	18	25	0	0	3 346
Dettes de financement des immobilisations	123	10	-2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	131
Dettes de trésorerie (hors trésorerie passive)	640	0	0	0	0	0	0	178	5	0	0	0	0	822
Obligations locatives	4 124	0	0	0	0	-532	2	0	149	-20	121	461	0	4 304
Dettes sur engagement de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	1 383	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	0	1 412
Dettes des partenaires publics privés (PPP)	2 126	0	0	-42	0	0	0	0	-42	0	0	0	0	2 042
Juste valeur négative des dérivés de couverture et de transaction	1 999	0	0	0	-98	0	0	0	-128	0	0	0	45	1 818
Subvention financière	6 285	0	0	0	0	0	0	0	-567	0	0	0	0	5 718
Actifs (B)	40 283	0	-1 683	-40	-85	0	0	0	-1 027	0	0	0	44	37 492
Créance sur la Caisse de la dette publique	36 695	0	-1 689	0	43	0	0	0	-575	0	0	0	0	34 474
Créances des partenaires publics privés (PPP)	2 059	0	0	-40	0	0	0	0	-44	0	0	0	0	1 975
Autres prêts et créances - ICNE	7	0	0	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	6
Dépôts et cautionnements	46	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	50
Juste valeur positive des dérivés de couverture et de transaction	1 476	0	0	0	-127	0	0	0	-407	0	0	0	45	987
Produits et charges financiers (C)		0	0	0	-222	0	-91	0	0	0	0	0	0	
Charges		0	0	0	-1 036	0	-91	0	0	0	0	0	0	
Produits		0	0	0	815	0	0	0	0	0	0	0	0	
Flux de financement dans l'EFT (A - B + C)	41 354	1 687	-4 089	-2	-367	-532	-89	178	465	-2	147	461	0	39 523

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 des périmètres	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	0	-203	0	0	0	-183	0	0	0	0	61 326
Emprunts auprès des établissements de crédit	3 393	537	-589	0	-1	0	0	0	8	4	0	0	-1	3 351
Dettes de financement des immobilisations	120	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	119
Dettes de trésorerie (hors trésorerie passive)	1 903	0	0	0	0	0	0	-1 146	-20	0	0	0	1	739
Obligations locatives	3 579	0	0	0	0	-496	0	0	198	39	-102	523	1	3 743
Dettes sur engagement de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	867	0	0	0	0	0	0	0	332	0	0	0	0	1 199
Dettes des partenaires publics privés (PPP)	2 287	0	0	-92	0	0	0	0	12	0	0	0	0	2 207
Juste valeur négative des dérivés de couverture et de transaction	2 813	0	0	0	-97	0	0	0	-986	0	0	0	62	1 791
Subvention financière	4 886	0	0	0	0	0	0	0	-415	0	0	0	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	0	131	0	0	0	-423	0	0	0	12 170	37 100
Créances des partenaires publics privés (PPP)	2 224	0	0	-92	0	0	0	0	10	0	0	0	0	2 142
Autres prêts et créances - ICNE	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
Dépôts et cautionnements	39	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	39
Juste valeur positive des dérivés de couverture et de transaction	1 770	0	0	0	-138	0	0	0	-98	0	0	0	36	1 570
Produits et charges financiers (C)		0	0	0	-277	0	-70	0	0	0	0	0	0	
Charges		0	0	0	-1 020	0	-70	0	0	0	0	0	0	
Produits		0	0	0	743	0	0	0	0	0	0	0	0	
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

5.4 CAPITAUX PROPRES

Au cours du premier semestre 2023, SNCF SA a effectué un versement au fond de concours de l'État pour un montant total de 784,77 M€ (394 M€ en 2022), dont 18,77 M€ en mars 2023 et 766 M€ en avril 2023.

Ces versements ont été comptabilisés en distribution de réserves.

Par ailleurs, l'Assemblée générale, statuant sur les comptes de l'exercice 2022 de la Société Nationale SNCF, a décidé d'affecter à la réserve légale un montant de 71 M€ et au report à nouveau le reliquat du résultat de l'exercice 2022 s'élevant à 1 472 M€.

6. RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES

6.1 TRANSACTIONS AVEC L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS

Les informations retracées ci-dessous sont relatives aux opérations menées avec l'État, au sens des ministères, des administrations centrales et des autorités organisatrices de transport (AO), qui ne sont pas réalisées à des conditions de marché ou 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 :

7. ENGAGEMENTS HORS BILAN

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

en millions d'euros 30/06/2023 30/06/2022

Subventions d'exploitation reçues	124	187
--	------------	------------

Les subventions d'investissement octroyées par l'état et les collectivités sont présentées en note 4.2.2.

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.

en millions d'euros 30/06/2023 30/06/2022

Redevances d'accès (*)	1 047	1 012
Compensations Fret	67	78

(*) Dont redevances TER 815 M€ (788 M€ sur 2022) et redevances TET 232 M€ (224 M€ sur 2022)

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

30/06/2023 31/12/2022

Engagements reçus (en M€)	Montant des engagements par période				Engagement total
	Engagement total	À moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans	
Engagements liés au financement	4 671	187	4 355	129	4 543
Sûretés personnelles	93	9	36	47	97
Lignes de crédit confirmées non utilisées	4 579	178	4 319	82	4 446
Engagements liés aux activités opérationnelles	23 990	6 357	11 748	5 884	19 443
Engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire	9 829	2 467	5 059	2 303	7 293
Engagements d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire	9 122	2 577	5 155	1 390	8 451
Promesses de vente immobilière	107	82	24	-	103
Garanties opérationnelles et financières	2 327	980	864	482	2 169
Contrats de location simple : mobilier	35	9	7	20	18
Contrats de location simple : immobilier	2 522	201	632	1 689	1 398
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations	10	4	6	1	11
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole,...)	38	38	-	-	-
Engagements liés au périmètre consolidé	17	0	17	-	17
Garanties de passif	0	0	-	-	0
Engagements portant sur les titres (contrats d'options)	17	-	17	-	17
Autres engagements reçus	2	2	0	0	3
Total engagements reçus	28 680	6 547	16 120	6 014	24 006

Engagements donnés (en M€)	Montant des engagements par période				Engagement total
	Engagement total	À moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans	
Engagements liés au financement	1 390	893	268	229	1 402
Sûretés personnelles	402	187	148	67	385
Sûretés personnelles : cautions données au titre des prêts souscrits par le personnel	264	48	118	97	286
Sûretés réelles	725	658	1	65	731
Engagements liés aux activités opérationnelles	33 946	7 152	16 038	10 756	29 530
Engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire	13 841	2 279	7 524	4 039	11 850
Engagements d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire	12 012	3 788	6 311	1 913	9 945
Promesses de vente immobilière	107	81	27	-	104
Garanties opérationnelles et financières	2 182	182	1 023	977	2 203
Cautions douanes	264	196	30	39	267
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations	3 969	177	512	3 279	4 035
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole...)	1 571	450	612	509	1 127
Engagements liés au périmètre consolidé	238	101	133	4	238
Engagements portant sur les titres	1	-	-	1	1
Autres engagements liés au périmètre consolidé	237	101	133	2	237
Autres engagements donnés	53	28	12	14	75
Total engagements donnés	35 627	8 174	16 450	11 003	31 244

Les principales variations des **engagements reçus** depuis le 31 décembre 2022 sont les suivantes :

– Les engagements de financement d'investissements pour l'exploitation de matériel ferroviaire progressent de 2 536 M€ en lien principalement avec :

- la signature de la convention de financement avec Île-de-France Mobilités pour l'acquisition de 60 rames RER NG supplémentaires pour Transilien (+1 159 M€) ;
- le nouveau programme de rénovation à mi-vie des rames NAT du réseau francilien (+1 101 M€) ;
- la prolongation jusqu'en 2025 du volet investissements du contrat liant Transilien avec Île-de-France Mobilités (+560 M€) ;
- l'effet passage du temps sur les garanties de rémunération des investissements de matériel roulant de Transilien (-382 M€).

– Les engagements de financement d'investissements à recevoir pour l'exploitation des immobilisations autres que le matériel ferroviaire sont en hausse de 670 M€ ; cela s'explique notamment par :

- une hausse de 952 M€ des subventions d'investissements à recevoir des autorités organisatrices (hors Île-de-France Mobilités) par SNCF Gares & Connexions ; ces subventions financent notamment la création d'une gare nouvelle à Rouen Saint-Sever (244 M€) et de trois nouvelles gares à Agen, Montauban et Mont-de-Marsan dans le cadre du Grand Projet Sud-Ouest (288 M€) ainsi que la modernisation de la gare de Nice Saint-Augustin (230 M€) ;
- une hausse de 277 M€ des subventions d'investissements à recevoir d'Île-de-France Mobilités par SNCF Gares & Connexions en lien à hauteur de 380 M€ avec le report de deux ans, jusqu'à fin 2025, de l'échéance du contrat entre l'autorité organisatrice francilienne et le gestionnaire des gares ;

• le versement par l'État à SNCF Réseau au cours du premier semestre 2023 d'une subvention de régénération de 644 M€. Ce versement est comptabilisé au bilan dans les comptes de SNCF Réseau en subvention d'investissement.

Pour mémoire, SNCF Réseau avait déclaré au 31 décembre 2020 au titre des engagements reçus, une subvention de 4 050 M€ relative au plan de relance pour le ferroviaire. Cet engagement avait été réalisé à hauteur de 1 645 M€ en 2021 et 1 761 M€ en 2022. Le versement reçu en 2023 solde l'engagement.

– Les engagements liés aux contrats de location simple mobiliers et immobiliers augmentent de 1 141 M€ du fait notamment de la hausse de l'indice des loyers des activités tertiaires (ILAT) utilisé par SNCF Gares & Connexions pour calculer l'évolution moyenne des loyers des commerces en gare.

Les principales variations des **engagements donnés** depuis le 31 décembre 2022 sont les suivantes :

– Les engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire augmentent de 1 991 M€. Cette évolution est due principalement :

- pour +1 150 M€ à l'acquisition de 60 rames RER NG supplémentaires pour Transilien ;
- pour +1 101 M€ au nouveau programme de rénovation à mi-vie des rames NAT du réseau francilien ;
- pour +560 M€ à la prolongation jusqu'en 2025 du volet investissements du contrat liant Transilien avec Île-de-France Mobilités ;
- pour -313 M€ au paiement des termes d'avance et à la révision du montant des deux marchés relatifs à l'acquisition de 115 rames TGV 2020 ;
- pour -204 M€ aux paiements réalisés par Transilien au titre de l'acquisition de 71 rames RER NG.

– Les engagements d’achat et de financement d’immobilisations autres que le matériel ferroviaire augmentent de 2 068 M€ en lien essentiellement avec :

- de nouveaux programmes d’investissement chez SNCF Gares & Connexions avec la création d’une gare nouvelle à Rouen Saint-Sever (246 M€) et de trois nouvelles gares à Agen, Montauban et Mont-de-Marsan dans le cadre du Grand Projet Sud-Ouest (303 M€) ainsi que la modernisation de la gare de Nice Saint-Augustin (223 M€) ;
- le report de deux ans, jusqu’à fin 2025, de l’échéance du contrat liant Île-de-France Mobilités et SNCF Gares & Connexions (+538 M€) ;
- la hausse des engagements d’achat d’immobilisations se rapportant aux projets EOLE (+269 M€) et CDG Express (+272 M€) chez SNCF Réseau.

– La progression de 443 M€ des engagements fermes d’achats de matières premières est liée à hauteur de 322 M€ à la signature par SNCF Énergie de trois nouveaux contrats de type PPA ENR (Power Purchase Agreement énergies renouvelables) et pour 70 M€ au

renouvellement par SNCF Combustible des contrats gazole et biocarburant B100.

Affacturation Geodis

SNCF a mis en place une opération d’affacturation revolving pour la cession de créances clients dans le secteur Geodis. Les opérations portent sur la totalité du montant des créances cédées. Elles peuvent être réalisées avec une fréquence mensuelle. Les risques de contrepartie et de retard de paiement sont transférés au factor ainsi que les avantages attachés aux créances. Les créances étant en euro et cédées en euro, il n’existe pas de risque de change. A ce titre, le Groupe considère avoir transféré la quasi-totalité des risques et avantages liés aux créances. S’agissant de créances d’exploitation, les cessions se traduisent pour le Groupe par des encaissements présentés parmi les flux liés aux activités opérationnelles dans l’état des flux de trésorerie. Les cessions réalisées à la clôture au 30 juin 2023 ont permis de recevoir un encaissement net de 179 M€ (233 M€ au 30 juin 2022) de la part du Factor de façon anticipée par rapport au délai de recouvrement habituel des créances.

8. PÉRIMÈTRE

Les variations du périmètre de consolidation au cours du semestre sont présentées dans les tableaux suivants.

Le seul mouvement significatif est l’entrée en périmètre des sociétés du groupe allemand Trans-O-Flex acquis et contrôlé par la société Geodis International (Cf note 4.1).

Entrées de périmètre au 30/06/2023

Sociétés	Secteur	Métiers	Pays	M	PC	PI
Geodis FF Switzerland	Geodis	Marchandises & logistique	SUISSE	IG	100%	100%
RAIL4LOGISTICS-C1	Rail Logistics Europe	Marchandises & logistique	FRANCE	IG	100%	100%
Geodis e-Logistics United Kingdom	Geodis	Marchandises & logistique	ROYAUME-UNI	IG	100%	100%
Trans-O-Flex	Geodis	Marchandises & logistique	ALLEMAGNE	IG	100%	100%
Transports Devoluy	Geodis	Marchandises & logistique	FRANCE	IG	100%	100%
Keolis Compagnie du Métro du Grand Paris	Keolis	Keolis	FRANCE	IG	100%	70%
Grand Dole Mobilités	Keolis	Keolis	FRANCE	ME	51%	36%
Keolis Lisieux Normandie	Keolis	Keolis	FRANCE	IG	100%	70%
Keolis Vesoul Mobilités	Keolis	Keolis	FRANCE	IG	100%	70%
D D Grands Réseaux	Keolis	Keolis	FRANCE	IG	100%	70%
Keolis Beaune Mobilités	Keolis	Keolis	FRANCE	IG	100%	70%
Keolis Roissy Pays De France Est	Keolis	Keolis	FRANCE	IG	100%	70%
Keolis Roissy Pays De France Ouest	Keolis	Keolis	FRANCE	IG	100%	70%

Sorties de périmètre au 30/06/2023

Sociétés	Secteur	Métiers	Pays
Geodis Czech Republic s.r.o. - 4PL (Absorbée dans SI69)	Geodis	Marchandises & logistique	REPUBLIQUE TCHEQUE
Geodis Croatia d.o.o. (Ancienne devise)	Geodis	Marchandises & logistique	CROATIE
Captrain Denmark (liquidée en 2023)	Rail Logistics Europe	Marchandises & logistique	DANEMARK
Société des Trains Expositions (STE)	TGV-Intercités	Voyageurs	FRANCE
Expretio	TGV-Intercités	Voyageurs	CANADA
ASC Groupe	Keolis	Keolis	FRANCE
Mazamet Ambulances	Keolis	Keolis	FRANCE
Keolis China	Keolis	Keolis	CHINE

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 2023 au 30 juin 2023)

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 2023 au 30 juin 2023)

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 nationale SNCF, relatifs à la période du 1^{er} janvier 2023 au 30 juin 2023, 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.

Nous formulons une réserve sur le point exposé ci-après.

Comme mentionné dans la note 4.3.2.1 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 2022 en lien avec la forte hausse de l'inflation qui affecte sensiblement le coût des charges d'exploitation et des dépenses d'investissements de l'UGT Infrastructure au regard de la trajectoire financière inscrite dans le contrat de performance 2021-2030 de l'UGT Infrastructure signé en avril 2022 avec l'Etat. Ce test n'a pas conduit à constater de dépréciation complémentaire des actifs de l'UGT Infrastructure au 31 décembre 2022.

Au 30 juin 2023, SNCF Réseau n'a pas identifié d'indice de variation de valeur, compte tenu notamment des résultats constatés à fin juin, de l'absence d'évolution significative des taux de marché (taux d'actualisation et d'inflation) par rapport au 31 décembre 2022, et des travaux en cours dans le cadre de l'élaboration du nouveau plan stratégique dont la finalisation est attendue au cours du second semestre 2023. En conséquence, SNCF Réseau n'a pas réalisé de nouveau test de valeur au 30 juin 2023 et a maintenu inchangée la dépréciation telle que déterminée à l'issue du dernier test réalisé en date du 31 décembre 2022.

L'équilibre des négociations entre l'État et SNCF Réseau qui sous-tend la trajectoire financière retenue dans le dernier test mis en œuvre à fin 2022 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. Ceci s'est traduit notamment dans la recapitalisation de la Société nationale SNCF fin 2020 et la distribution consécutive opérée au bénéfice du fonds de concours et destinée à contribuer au financement des investissements d'infrastructure.

Les prévisions de trésorerie utilisées dans le test de valeur réalisé fin 2022 reposent sur la trajectoire financière du contrat de performance 2021-2030 ajustée au regard du budget 2023 approuvé par le Conseil d'administration de SNCF Réseau du 14 décembre 2022 et de l'impact estimé de l'inflation pour les années 2024 et suivantes. 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 économique actuel, évolutif et incertain notamment en raison de difficultés de prévisions du niveau d'inflation à moyen et long terme :

- Les prévisions retenues dans le test de valeur de l'UGT Infrastructure au 31 décembre 2022 reposent sur le contrat de performance 2021-2030 signé avec l'Etat en avril 2022, ajusté sur la base du budget 2023 et de l'impact estimé de l'inflation pour les années 2024 et suivantes. Certaines hypothèses, notamment celles reposant sur une décision ou un accord de l'État ou celles liées au contexte économique, sont susceptibles d'évoluer dans le temps et dans le cadre de la révision du plan stratégique dont la finalisation est attendue au cours du second semestre 2023.
- Les projections de péages reposent en particulier sur :
 - Des trajectoires de trafic et des hypothèses d'ouverture à la concurrence qui restent entourées d'incertitudes compte tenu notamment de l'évolution des comportements des voyageurs et de l'environnement économique.
 - Des hypothèses de tarification en partie soumises à avis de l'ART. L'indexation des tarifs de péages conventionnés reste alignée sur l'avis de l'ART rendu le 9 février 2021 pour l'année 2023, puis sur le Document de Référence du Réseau 2024-2026 soumis à l'avis de l'ART, puis maintenue au niveau de 3,6% au-delà.
- 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 3,4 milliards ont été versés à SNCF Réseau à fin 2022.
 - Des dividendes qui seront perçus de la Société nationale SNCF, dont l'estimation repose sur la capacité distributive de celle-ci dans le contexte évoqué ci-dessus.

- Pour le réseau en service, SNCF Réseau a maintenu l'année 2030 comme année normative considérant qu'elle correspondra à l'année où le réseau sera stabilisé au niveau de performance attendu. Ce niveau de performance cible en 2030, qui n'a jamais été atteint auparavant, repose sur la trajectoire d'investissements de régénération prévue dans le contrat de performance et ajustée des effets de l'inflation. La valeur terminale constitue ainsi la part essentielle de la valeur recouvrable.
- Enfin, les mesures relatives 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 appréciées 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 2023 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 2023, d'une part, à 34,2 milliards d'euros pour les immobilisations corporelles et incorporelles (encours de production exclus) et droits d'utilisation, d'autre part, à 4,4 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 28 juillet 2023

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

Ernst & Young Audit



Jean-Paul Collignon



Philippe Vogt



Valérie Desclève



Nicolas Pfeuty

SA SNCF

Direction de la Communication

2, place aux Etoiles – 93633 La Plaine ST Denis Cedex

