



GROUPE SNCF RAPPORT FINANCIER SEMESTRIEL

30 juin 2024

ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER SEMESTRIEL

LA PLAINE SAINT-DENIS, LE 25 JUILLET 2024,

Nous attestons, à notre connaissance, que les comptes consolidés semestriels au 30 juin 2024 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 de gestion 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.



© Matthieu Raffard

JEAN-PIERRE FARANDOU

Président-Directeur Général de SNCF



© Matthieu Raffard

LAURENT TREVISANI

Directeur Général Délégué Stratégie et Finances de SNCF

GROUPE SNCF

01 – RAPPORT SEMESTRIEL D'ACTIVITE DU GROUPE SNCF	PAGE 01
02 – COMPTES CONSOLIDES SEMESTRIELS RÉSUMÉS DU GROUPE SNCF	PAGE 25
03 – RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDES SEMESTRIELS RÉSUMÉS	PAGE 61

30 JUIN 2024

01
RAPPORT
SEMESTRIEL
D'ACTIVITÉ
GROUPE SNCF

LE GROUPE SNCF AU COURS DU PREMIER SEMESTRE 2024	3	1. COMMENTAIRES SUR LES RÉSULTATS DU GROUPE	8
1. LES RÉALISATIONS MAJEURES DES ACTIVITÉS AU COURS DU PREMIER SEMESTRE 2024	3	2. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS	11
2. FAITS MARQUANTS DU PREMIER SEMESTRE 2024	5	3. INVESTISSEMENTS ET ENDETTEMENT NET	21
3. LE GROUPE SNCF EN QUELQUES CHIFFRES	6	4. PRISES DE PARTICIPATION	21
4. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	7	5. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES	22
ACTIVITÉS ET RÉSULTATS FINANCIERS DU GROUPE	8	6. VOLET SOCIAL	23
		ENJEUX ET PERSPECTIVES	24

LE GROUPE SNCF AU COURS DU PREMIER SEMESTRE 2024

1. LES RÉALISATIONS MAJEURES DES ACTIVITÉS AU COURS DU PREMIER SEMESTRE 2024

1.1 PERFORMANCE FINANCIÈRE

1.1.1 Le Groupe SNCF présente des résultats solides grâce à un pilotage rigoureux de la performance

Le chiffre d'affaires global du Groupe atteint 21,4 Mds€, en augmentation de 3,4% par rapport au S1 2023 (+2,8% à périmètre comparable). Cette performance démontre la pertinence d'un portefeuille diversifié d'activités.

– Le chiffre d'affaires de SNCF Voyageurs progresse de 8,1% par rapport au S1 2023. L'engouement pour le train et la capacité commerciale et industrielle de SNCF VOYAGEURS à répondre à cette demande se matérialisent par des chiffres records de fréquentation. Le mode de transport ferroviaire bénéficie pleinement de la sensibilité accrue à la question environnementale.

- La grande vitesse ferroviaire en France a enregistré des niveaux de fréquentation historiques avec plus de 63 millions de passagers transportés en hausse de 7,7 % par rapport au S1 2023.
- TER enregistre 11% de croissance de la fréquentation par rapport au S1 2023.
- Transilien connaît une augmentation de 11% de fréquentation par rapport au S1 2023.
- La fréquentation sur les lignes INTERCITES est en **hausse soutenue de 10%** par rapport au S1 2023, avec plus de 5,6 millions de voyageurs.

– **L'activité de KEOLIS est en croissance de 7,8% par rapport au S1 2023, confirmant ainsi le dynamisme du transport public :**

- En France, KEOLIS a remporté des appels d'offres majeurs dont le contrat d'exploitation et de maintenance des bus et trolleybus de la métropole de Lyon pour 6 ans (270 M€ de chiffre d'affaires par an).
- A l'international, KEOLIS poursuit son développement avec le démarrage de nouveaux contrats importants, notamment aux Etats-Unis (réseaux de bus de Phoenix en Arizona et Austin au Texas) et en Chine (réseau de tramway de Dujiangyan, dans la province du Sichuan).

– À l'image du marché de la logistique, **GEODIS voit son chiffre d'affaires baisser de 8,6%** sous l'effet de la normalisation des taux de fret sur l'aérien et le maritime et

à une modification de comptabilisation d'une partie du chiffre d'affaires de la logistique contractuelle. Hors achats de capacités (services achetés dans l'activité de la commission de transports/freight forwarding/construction de solutions de transport de marchandises de bout en bout pour le compte d'un expéditeur), **les revenus de GEODIS sont en hausse significative sur les 4 dernières années** (+60% entre S1 2020 et S1 2024).

– Le **fret ferroviaire** (RAIL LOGISTICS EUROPE) est en croissance, avec un **chiffre d'affaires en hausse** de 9,5% vs S1 2023, porté notamment par des marchés dynamiques comme la chimie. Les filiales Captrain offrent une bonne résistance dans un contexte macro-économique difficile.

– Le chiffre d'affaires de **SNCF RÉSEAU** est en croissance de 8,8% vs S1 2023 en lien avec l'augmentation des péages d'accès au réseau.

– **L'activité de SNCF Gares & Connexions est en croissance de 10,2%**, portée par la croissance des prestations et services régulés en gares (+8%) et le dynamisme de l'activité commerciale en gares (+22%).

La marge du Groupe s'améliore :

– **L'EBITDA atteint 3,1 Mds€** (EBITDA/CA de 14,6% vs 13,4% en 2023). Dans l'ensemble, toutes les activités améliorent leur marge au bénéfice de la profitabilité du Groupe.

– **A noter en particulier que GEODIS**, dans un contexte de retour à la normale des prix et de contraction des volumes transportés, améliore ses marges grâce à un modèle économique diversifié, synonyme de résilience, et à la bonne maîtrise de ses coûts (croissance du taux EBITDA/CA de 9,9% à 10,6% entre S1 2023 et S1 2024).

– Le Groupe a ainsi pu absorber l'inflation sur les charges par une politique commerciale volontariste et l'exécution de plans de performance et de productivité. La réduction des frais de structure, des charges industrielles et des coûts des projets, ont contribué à des gains de compétitivité significatifs, à hauteur de **230 M€**.

Le résultat net est bénéficiaire, pour le 6^{ème} semestre consécutif depuis 2021, à hauteur de 143 M€ (vs 158 M€ au S1 2023).

La performance du Groupe permet de poursuivre son développement et d'intensifier les investissements en faveur du ferroviaire en France :

– **Les investissements du Groupe atteignent 5,0 Mds€ au 1^{er} semestre**, dont plus de 50% financés par les

ressources du groupe SNCF (fonds propres et contribution au fonds de concours à hauteur de 1,7 Md€). **96% sont réalisés pour le système ferroviaire 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 :**

- 2,70 Mds€ pour le réseau ferré : dont 1,56 Mds€ de régénération du réseau principal (objectif atteint) ;
- 0,46 Md€ dans la modernisation structurelle, l'entretien et l'accessibilité des gares ;
- 1,62 Mds€ d'investissements de SNCF VOYAGEURS : acquisition / rénovation de matériel roulant et développement de l'outil industriel (ateliers de maintenance) ;
- 0,10 Md€ d'investissements liés aux engagements contractuels de KEOLIS : installations fixes, bus et cars électriques ou bio carburant ;
- 0,12 Md€ d'investissements pour les infrastructures et le matériel roulant des activités logistiques : achat de semi-remorques ou camions au gaz naturel (GNV) pour GEODIS et locomotives électriques pour Captrain.

Le Groupe dégage un cash-flow libre positif de 2,0 Mds€ (vs 2,6 Md€ au S1 2023) grâce à la dynamique de l'activité et à une gestion rigoureuse. Le Groupe respecte ainsi les engagements pris avec l'État actionnaire et peut participer activement au financement de la rénovation du réseau ferroviaire.

Compte tenu de ces résultats positifs, la trajectoire de désendettement du Groupe se poursuit. A fin juin 2024, la dette nette est en baisse de 200 M€ par rapport au 31 décembre 2023, à 24,0 Mds€, tout en assurant le versement de dividendes au fonds de concours de l'État pour 1,7 Md€. Le Groupe préserve ses équilibres financiers.

A noter par ailleurs qu'à l'issue d'un processus de cession compétitif, les groupes RATP et SNCF sont entrés en négociation exclusive avec les fonds d'investissement, Latour Capital et Fimalac, en vue d'une prise de participation majoritaire de 58% au capital de Systra, 3ème acteur mondial de l'ingénierie des transports ferroviaires et urbains.

1.1.2 Les agences de notation financière reconnaissent la solidité du Groupe SNCF

Le 11 juin 2024, l'agence Standard & Poor's (S&P) a relevé la notation intrinsèque du groupe SNCF de bbb- à « bbb », prenant acte de l'amélioration constante des fondamentaux financiers et de la trajectoire financière du groupe. Dans le même temps, et dans le prolongement de l'abaissement de la note de la France de AA surveillance négative à « AA- surveillance stable », l'agence de notation a dégradé la note du groupe SNCF (SNCF SA, holding du Groupe en tant qu'émetteur financier) de AA-surveillance négative à « A+ surveillance stable ».

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

Au 30 juin 2024, le groupe SNCF a assuré près de **80% de ses besoins de financements annuels** à un taux moyen de 3,14% (1,4 Md€). L'ensemble de ces financements annuels (émission d'obligations liées au développement durable et indexées sur les engagements RSE du Groupe) a été réalisé à taux fixe, protégeant le Groupe contre une hausse de la volatilité des taux dans le contexte d'incertitude actuellement observé.

1.2 PERFORMANCE EXTRA-FINANCIÈRE

Les efforts et la stratégie du groupe SNCF en matière de politique RSE ont été reconnus par l'agence de notation extra-financière **EcoVadis** qui a attribué début juillet 2024 la note de 85/100, en forte **hausse de 3 points** par rapport à l'an dernier. **Cette évaluation maintient ainsi le Groupe dans le top 1% des entreprises évaluées.**

1.2.1 Le Groupe SNCF poursuit le déploiement de sa stratégie de transition écologique

– **SNCF Energie**, filiale de SNCF VOYAGEURS dédiée à la fourniture d'électricité pour la circulation de ses trains, a signé en avril 2024 deux contrats directs d'électricité renouvelable de très longue durée (PPA) avec les producteurs NEOEN (photovoltaïque) et VALOREM (éolien) pour une production annuelle prévisionnelle de 226 GWh sur une durée de 25 ans. Ces 2 contrats s'ajoutent à ceux préalablement signés depuis 2019, ce qui porte SNCF VOYAGEURS à 16 contrats pour une production annuelle attendue de 950 GWh.

– **SNCF Renouvelables**, filiale de production d'électricité décarbonée du Groupe créée en juillet 2023, poursuit son développement. Un important travail de structuration a été mené pour cartographier le foncier disponible et lancer les premières études de faisabilité. Afin d'encourager le développement d'une filière photovoltaïque nationale, SNCF Renouvelables a signé le **Pacte Solaire** mis en place par l'État. A horizon 2030, l'objectif du Groupe est de couvrir 15 à 20 % des besoins actuels de l'entreprise en électricité et livrer d'ici 2030 une première tranche de panneaux photovoltaïques de 1 000 ha permettant de générer une capacité de 1 000 MWc d'électricité.

– La SNCF a signé un **partenariat avec Bpifrance pour accompagner ses fournisseurs dans leur décarbonation** et les aider à mieux répondre aux critères de notation carbone de ses appels d'offres.

– Début juillet, le Groupe SNCF a actualisé pour la troisième fois ses engagements en matière de **préservation de la biodiversité**, dans le cadre de l'initiative **act4nature international** portée par l'association Entreprises pour l'Environnement (EpE). Le groupe poursuit ainsi sa mobilisation pour intensifier l'intégration de la biodiversité au cœur de sa stratégie, de ses actions et de ses pratiques en adéquation avec les accords de Kuming-Montréal (COP 16).

– Le groupe SNCF accélère le réemploi et le recyclage des matériaux usagés (ballast, rail, pièces industrielles, vêtements professionnels...) en signant sa première **politique d'économie circulaire Groupe**.

1.2.2 Renforcement du pacte social et sociétal du Groupe

Plus de 12 000 nouveaux collaborateurs ont rejoint le Groupe au S1 2024 en France (près de 70% en CDI), essentiellement sur les métiers techniques, en particulier dans les domaines du génie civil, de l'électricité, de la mécanique, de la conduite et dans les systèmes d'information. Le Groupe SNCF renforce sa position parmi les premiers employeurs de France. Au niveau des activités ferroviaires, la part des femmes dans les recrutements est en hausse et atteint 22,5% (vs 21,2% à fin juin 2023).

La formation des salariés se poursuit : un tiers des salariés des activités ferroviaires ont été formés à la lutte contre le sexisme.

1.2.3 Les Jeux de Paris 2024 sont un accélérateur de transformation durable

Pour la première fois dans l'histoire des Jeux Olympiques et Paralympiques, **100 % des sites de compétition**

seront desservis par les transports en commun.

Supporteur officiel, le Groupe SNCF a déployé un dispositif exceptionnel dans ses trains et dans ses gares pour accueillir les millions de visiteurs attendus. La SNCF se mobilise en outre depuis plusieurs années pour léguer un héritage durable et inclusif.

– De nouvelles infrastructures et services pour la mobilité bas carbone :

- Depuis le 6 mai 2024, le **RER E se prolonge vers l'Ouest parisien avec une nouvelle infrastructure souterraine de 8 km, et la desserte de trois nouvelles gares** (Nanterre La Folie, La défense et Neuilly Porte Maillot) qui accueillent déjà 70 000 voyageurs par jour. À terme, l'extension du RER E bénéficiera à plus de 650 000 voyageurs qui l'emprunteront chaque jour avec des effets positifs pour près de 2 millions de voyageurs sur d'autres lignes du réseau francilien.

- Par ailleurs, pour une mobilité écologique de bout en bout, l'accès et le stationnement des vélos près des gares stratégiques pour les Jeux ont été renforcés. Le **plus grand parking vélos sécurisé d'Île-de-France** financé par IDFM est sorti de terre à la Gare du Nord le 25 juin 2024. Il abrite 1 200 places dans une grande halle équipée de panneaux solaires permettant l'autosuffisance en électricité.

– L'accélération de la mise en accessibilité des gares stratégiques pour les Jeux :

- **100% des gares les plus sollicitées lors des compétitions ont été mises en accessibilité** pour les personnes à mobilité réduite. Les près de 60 gares stratégiques des JOP ont été remises à niveau en priorité (installation de bandes d'éveil à la vigilance, renforcement des contrastes visuels dans les escaliers et sur les quais et amélioration de la signalétique).

- **Un service gratuit d'assistance en gare** pour les personnes à mobilité réduite (Assist'enGare) a été développé. Cette plateforme de réservation sera de manière pérenne le point de contact unique quel que soit le transporteur ferroviaire.

- **Une nouvelle solution de communication** (Acceo) a été déployée pour permettre la mise en relation des clients sourds ou malentendants avec un interprète en seulement 30 secondes via un smartphone.

– L'inclusion et l'insertion par le sport :

- **La Fondation SNCF a attribué une dotation financière à près de 480 associations** dans lesquels les salariés sont engagés, soutenant les projets de solidarité, d'insertion et de transition écologique par le sport. Par exemple, elle a apporté sa contribution au programme « La ville en Jeux – du sport à l'emploi » de l'association Sport dans la ville qui met en contact des jeunes issus de quartiers prioritaires avec des professionnels impliqués dans les Jeux afin de les aider à construire leur projet d'insertion professionnelle.

- Dans le cadre de la préparation des Jeux, la SNCF a privilégié le **recours à l'Économie Sociale et Solidaire** pour des missions telles que l'aménagement de locaux pour les agents volontaires, la remise en état des espaces verts, les ateliers de réparation des vélos sur 42 parvis de gares franciliennes, ou encore le recyclage de bâches travaux. Ces dispositifs d'insertion par l'activité professionnelle permettent bien souvent le retour à l'emploi ou à une formation qualifiante pour des personnes qui en étaient éloignées.

- A travers son **Dispositif Athlètes**, la SNCF soutient 31 « athlètes » de haut niveau en proposant des contrats d'insertion professionnelle compatibles avec la

pratique sportive. 80% d'entre eux restent à la SNCF à l'issue de leur carrière sportive, dans différents métiers (sûreté, communication, agents commerciaux, DRH...).

- **À la demande de l'État, la SNCF transportera 45 000 élèves pour assister aux épreuves des Jeux Paralympiques** début septembre. En amont de ces déplacements, des agents volontaires de la SNCF sont intervenus en milieu scolaire pour les sensibiliser aux risques ferroviaires, à la citoyenneté et à la mobilité durable.

2. FAITS MARQUANTS DU PREMIER SEMESTRE 2024

2.1 INFORMATIONS FINANCIERES RELATIVES AUX FAITS MARQUANTS

2.1.1 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, de 23 flux dits « trains entiers dédiés » en facilitant la reprise de ces flux par exemple en cédant parallèlement des locomotives. 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 si possible à des tiers (notamment biens immobiliers, et matériels roulants) conduisant à diminuer de 40% en valeur de marché la valeur des actifs de la nouvelle entreprise ferroviaire par rapport à l'ensemble des actifs de FRET SNCF au 31/12/2021, et l'ouverture à moyen terme, à des tiers minoritaires, du capital de Rail Logistics Europe, intégrant les 2 nouvelles structures.

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.

En 2023, la mise en œuvre de la discontinuité a commencé par la reprise de flux dédiés par d'autres opérateurs de transport ferroviaire. Au 01/01/2024, Fret SNCF a déjà cessé l'exploitation de 15 flux.

Au 30 juin 2024, la totalité des flux ont trouvé un reprenneur, à l'exception d'un contrat qui a été renouvelé jusqu'au 31/12/2024. A cette date également, aucune

locomotive n'a fait l'objet d'une demande de rachat par les opérateurs repreneurs.

Les cessions des 39 locomotives propriété de SNCF FRET utilisées pour les flux dédiés pourront intervenir en 2024 ou au-delà.

Les comptes du groupe ne présentent donc pas d'impact significatif de ces mesures de discontinuité.

2.1.2 Accord sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière

Un accord sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière a été signé le 22 avril 2024, en substitution à l'accord relatif aux cessations progressives d'activité de 2008.

2.1.3 Projet de cession de Systra

Le 20 juin 2024, le Conseil d'Administration de SNCF SA a arrêté le principe d'une cession partielle de sa participation dans sa filiale Systra à hauteur de 23,4%. Au terme de l'opération envisagée, SNCF SA gardera une participation de 20% et exercera une influence notable. Au 30 juin 2024, conformément aux dispositions de la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées », la quote-part en cours de cession des titres mis en équivalence de cette filiale est reclassée sur la ligne « Actifs détenus en vue d'être cédés ». La cession reste soumise à la validation de plusieurs autorités régulatrices, parmi lesquelles l'Autorité de la Concurrence et le ministre de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique en France, ainsi que, dans certains pays où Systra exerce son activité, les Autorités contrôlant les Concentrations et Investissements Étrangers.

2.1.4 Mise en service du projet EOLE

Le 3 mai 2024, le prolongement du RER E vers l'Ouest de l'Île-de-France a été inauguré. La mise en service commerciale le 6 mai de ce prolongement a été réalisée et met à disposition de l'exploitant trois nouvelles gares desservies par un tunnel de 8 kms entre la gare Saint-Lazare et Nanterre. Ainsi, les actifs du projet Eole mis en service sur ce premier semestre représentent 3,1 Mds €. Les subventions correspondantes à hauteur de 91% ont été également mises en service.

2.2 AUTRES FAITS MARQUANTS

Les fonctions de Président-directeur général de SNCF de Jean-Pierre Farandou ont pris fin à l'échéance de son mandat en mai 2024. Le gouvernement lui a toutefois demandé d'assurer la continuité de ses fonctions pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 en précisant qu'un successeur serait nommé ensuite.

3. LE GROUPE SNCF EN QUELQUES CHIFFRES

En millions d'euros	30/06/2024	30/06/2023
Chiffre d'affaires	21 426	20 723
EBITDA	3 121	2 771
Résultat net - Part du groupe	143	158
Résultat net récurrent - Part du groupe (1)	140	165
Investissements nets (2)	865	1 164
Investissements tous financements (3)	5 042	4 637
Cash Flow Libre (4)	1 987	2 663
	30/06/2024	30/06/2023
Endettement net / EBITDA (5)	3,5	3,7
% FFO (6) / Endettement net (7)	25,4%	22,2%

En millions d'euros	30/06/2024	31/12/2023
Endettement net du groupe SNCF dont endettement net de SNCF Réseau	24 008	24 199
	18 954	19 263
	30/06/2024	31/12/2023
Effectifs	287 094	282 786

(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	30/06/2024	30/06/2023
la somme des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	3 716	3 553
- Intérêts d'emprunts capitalisés	60	74
- Subventions d'investissement reçues	-2 926	-2 774
- Nouveaux actifs financiers de concession	1 124	1 026
- Encaissement sur actifs financiers de concession	-1 110	-715
Total investissements nets	865	1 164

(3) Les investissements tous financements sont obtenus par :

En millions d'euros	30/06/2024	30/06/2023
la somme des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	3 716	3 553
- Intérêts d'emprunts capitalisés	60	74
- Nouveaux actifs financiers de concession	1 124	1 026
diminuée de la variation du BFR d'investissement	-142	16
Total investissements tous financements	5 042	4 637

(4) Le Cash Flow Libre est obtenu par :

En millions d'euros	30/06/2024	30/06/2023
la somme des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
- CAF après coût de l'endettement financier net et impôt	2 787	2 377
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-3 716	-3 553
- Intérêts d'emprunts capitalisés	-60	-74
- Subventions d'investissements reçues	2 926	2 774
- Remboursement des obligations locatives	-574	-532
- Remboursements des créances financières de location IFRS 16	1	1
- Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	40	140
- Nouveaux actifs financiers de concession	-1 124	-1 026
- Encaissement sur actifs financiers de concession	1 110	715
- Incidence de la variation du BFR	609	1 827
la variation du BFR IS inclus dans la ligne «Impôts (décaissés) encaissés» de l'état des flux de trésorerie	-37	5
les intérêts courus sur obligations locatives IFRS 16 inclus dans la ligne «Intérêts payés sur obligations locatives» de l'état des flux de trésorerie	6	2
les dividendes reçus des entités mises en équivalence inclus dans la ligne «Dividendes reçus» de l'état des flux de trésorerie	21	6
Total Cash Flow Libre	1 987	2 663

(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	30/06/2024	30/06/2023
la somme des lignes du compte de résultat (sur 12 mois glissants) :		
- EBITDA	6 785	6 402
- Coût de l'endettement financier net et autres	-619	-768
- Impôt sur les résultats	-68	-327
Total FFO	6 099	5 308

(7) Endettement net au 30 juin.

4. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

4.1 ACQUISITION PAR KEOLIS AU CANADA D'UN RÉSEAU D'AUTOCARS

Keolis a signé un accord avec Student Transportation of America (STA), pour l'acquisition de deux divisions commerciales, Transit et Motorcoach, de Pacific Western Transportation (PWT). STA est une société canadienne de transport scolaire créée en 1957 qui a fait l'acquisition de Pacific Western Transportation (PWT) en 2022.

Cette acquisition, qui s'inscrit pleinement dans notre stratégie de croissance rentable, permet à Keolis de se positionner de manière ciblée pour renforcer sa position d'acteur majeur des transports publics en Amérique du Nord. La réalisation de cette transaction reste toutefois soumise aux conditions suspensives usuelles et aux autorisations réglementaires de rigueur au Canada.

ACTIVITÉS ET RÉSULTATS FINANCIERS DU GROUPE

1. COMMENTAIRES SUR LES RÉSULTATS DU GROUPE

1.1 RÉSULTATS DU GROUPE

En millions d'euros	1er semestre 2024	1er semestre 2023	Variation 2024 vs 2023
Chiffre d'affaires	21 426	20 723	703
Péages	-502	-462	-40
Achats et charges externes hors péages	-7 907	-8 322	415
Impôts et taxes	-905	-858	-47
Charges de personnel	-9 038	-8 358	-680
Autres produits et charges	49	48	0
EBITDA	3 121	2 771	350
Dotations aux amortissements	-2 097	-1 999	-97
Variation nette des provisions	-451	-24	-427
Résultat opérationnel courant	573	747	-174
Résultat de cession d'actifs	14	31	-17
Pertes de valeur	3	-11	13
Résultat opérationnel	590	767	-178
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	7	20	-14
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	597	788	-191
Coût financier net des avantages du personnel	-54	-143	89
Coût de l'endettement financier net et autres	-327	-372	46
Résultat financier	-381	-516	135
Résultat avant impôt	216	272	-57
Impôt sur les résultats	-41	-82	40
Résultat net des activités ordinaires	174	191	-16
Résultat net d'impôt des activités transférées	-	-	-
Résultat net de la période	174	191	-16
Résultat net - Part du groupe	143	158	-15
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	31	33	-2
Résultat net récurrent - Part du groupe (1)	140	165	-24
EBITDA / chiffre d'affaires	14,6%	13,4%	
Résultat opérationnel courant / chiffre d'affaires	2,7%	3,6%	

(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	30/06/2024	30/06/2023
Résultat net - Part du groupe	143	158
Pertes de valeurs	-3	11
Inclus dans la ligne "Impôts sur les résultats"	0	0
Inclus dans la ligne "Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)"	-	-4
Résultat net récurrent - Part du groupe	140	165

1.2 COMPARABILITÉ DES COMPTES

La comparabilité des résultats 2024 avec ceux de 2023 est affectée par les variations de périmètre et change suivantes :

En millions d'euros		Effets sur l'évolution du chiffre d'affaires
TGV - Intercités	Variation de périmètre 2023 ⁽¹⁾	
	Cession de Expretio (Canada)	-1
	Variation des taux de change	11
Keolis	Variation de périmètre 2023 ⁽¹⁾	
	Acquisition de Ambulance Renaud (France)	1
	Variation des taux de change	-1
Geodis	Variations de périmètre 2023 ⁽¹⁾	
	Acquisition de Transports Devoluy (France)	1
	Acquisition de Trans-o-Flex (Allemagne)	109
	Acquisition de Southern Companies (États-Unis)	7
	Acquisition de International Transport & Shipping (Suisse)	10
Variation des taux de change	-9	
Rail Logistics Europe	Variation de périmètre 2023 ⁽¹⁾	
	Cession de Cargo Docks (Italie)	-1
	Variation de périmètre 2024	
Cession de Captrain Netherlands (Pays-Bas)	-0	
Variation des taux de change	0	
Opérations internes		-0
Total		126

(1) Opérations réalisées en 2023 ayant un effet sur l'évolution du chiffre d'affaires 2023 / 2024.

1.3 RÉSULTATS DU PREMIER SEMESTRE 2024

1.3.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe SNCF s'élève à 21 426 M€ à fin juin 2024, soit une augmentation de 703 M€ (+3,4%) par rapport à 2023 qui s'explique par :

- des effets périmètre pour +125 M€ ;
- l'effet de la variation des taux de change pour +1 M€ ;
- une croissance organique de +577 M€ (+2,8%) ; celle des activités est la suivante (données aux bornes des activités) :

Croissance organique 2024 du chiffre d'affaires aux bornes des activités

SNCF Réseau	+319 M€	+8,8%
SNCF Gares & Connexions	+90 M€	+10,2%
Transilien	+46 M€	+2,4%
TER	+310 M€	+10,8%
TGV - Intercités	+432 M€	+9,5%
Direction industrielle	+183 M€	+17,5%
Voyageurs autres	-145 M€	-25,6%
Keolis	+271 M€	+7,8%
Geodis	-512 M€	-8,6%
Rail Logistics Europe	+80 M€	+9,5%
SNCF Immobilier	-29 M€	-5,8%
Corporate	+98 M€	+16,3%

1.3.2 EBITDA

Au 30 juin 2024 l'EBITDA s'établit à 3 121 M€, en amélioration de 350 M€ par rapport à 2023 ; le ratio EBITDA sur chiffre d'affaires passe de 13,4% à 14,6% entre 2023 et 2024.

En millions d'euros	1er semestre 2024	1er semestre 2023	Variation 2024 vs 2023		Variation à périmètre et change constants	
Chiffre d'affaires (CA)	21 426	20 723	703	3,4%	577	2,8%
Charges de personnel	-9 038	-8 358	-680	8,1%	-656	7,9%
Achats et charges externes (hors péages, énergie de traction et carburant) et autres produits et charges	-6 987	-7 167	180	-2,5%	262	-3,7%
Péages	-502	-462	-40	8,7%	-36	7,8%
Énergie de traction et carburant	-871	-1 107	235	-21,3%	237	-21,4%
Impôts et taxes	-905	-858	-47	5,5%	-47	5,5%
EBITDA	3 121	2 771	350	12,6%	337	12,2%
<i>Taux EBITDA / CA</i>	<i>14,6%</i>	<i>13,4%</i>				

1.3.3 Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant du premier semestre 2024 est en baisse de 174 M€ par rapport à la même période de 2023, pour atteindre 573 M€.

La hausse de l'EBITDA est plus que compensée par :

- La hausse de 97 M€ des dotations aux amortissements.
- L'évolution défavorable de la variation nette des provisions : dotation nette de -451 M€ en 2024 contre une dotation nette de -24 M€ en 2023.

Le taux de transformation du chiffre d'affaires en résultat opérationnel courant passe ainsi de 3,6% à 2,7%.

1.3.4 Résultat opérationnel

Le résultat opérationnel se dégrade de 178 M€ ; il suit la même évolution que celle du résultat opérationnel courant.

1.3.5 Résultat financier

L'amélioration de 135 M€ du résultat financier entre 2023 et 2024 s'explique principalement par :

- Le changement d'hypothèses actuarielles et la mise à jour des taux d'actualisation retenus pour l'évaluation des provisions pour avantages du personnel.
- Les gains de juste valeur sur le coût de l'endettement financier net.

1.3.6 Résultat net part du groupe

Conséquence de l'ensemble de ces évolutions, le résultat net part du groupe est bénéficiaire de 143 M€, contre un gain de 158 M€ en 2023, après constatation d'un résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) de 31 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	1 449	228	1 796	3 028	4 785	49	5	3 672
b) Chiffre d'affaires intragroupe	2 480	744	169	168	211	1 177	415	86
a+b Chiffre d'affaires	3 929	972	1 965	3 196	4 996	1 226	420	3 759
c) EBITDA externe	887	221	99	177	622	76	0	244
d) Élimination des opérations internes (1)	50	9	15	22	26	16	2	9
c+d EBITDA	937	230	114	199	647	92	2	253
Investissements nets (2)	-274	-256	134	171	-297	-64	-27	-94
Investissements tous financements (2)	-2 696	-464	-655	-555	-342	-49	-18	-100

(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 2024.

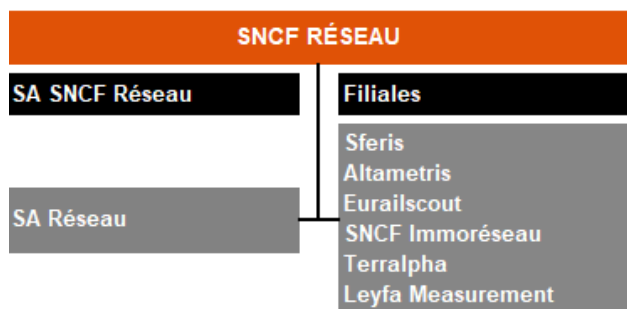
En millions d'euros	Geodis	Rail Logistics Europe	Logistique Autres	SNCF Immobilier	Corporate	Éliminations inter-secteurs	Total
a) Chiffre d'affaires externe	5 468	873	-	43	30	-	21 426
b) Chiffre d'affaires intragroupe	72	44	-	438	667	-	-
a+b Chiffre d'affaires	5 540	917	-	481	697	-6 671	21 426
c) EBITDA externe	586	87	2	96	25	-	3 121
d) Élimination des opérations internes (1)	3	3	-	1	15	-170	-
c+d EBITDA	589	91	2	97	40	-170	3 121
Investissements nets (2)	-81	-37	-	-15	-24	-	-865
Investissements tous financements (2)	-81	-37	-	-21	-24	-	-5 042

(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 2024.

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 44 entreprises ferroviaires circulant sur le réseau ferré national et 19 autres entreprises (opérateurs de transport combiné, ports, etc.) qui commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix. Ce secteur intègre les filiales Sferis, Altametriz, Eurailskout, SNCF Immoréseau, Terralpha et Leyfa Measurement.

En millions d'euros	1er semestre 2024	1er semestre 2023	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	1 449	1 482	-33
b) Chiffre d'affaires intragroupe	2 480	2 127	352
a+b Chiffre d'affaires	3 929	3 610	319
c) EBITDA externe	887	679	208
d) Élimination des opérations internes (1)	50	51	-1
c+d EBITDA	937	731	207
EBITDA / Chiffre d'affaires	23,9%	20,2%	
Investissements nets	274	303	-29
Investissements tous financements	2 696	2 438	258

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

Faits marquants

– La sécurité s'est améliorée au premier semestre 2024, avec une nette réduction des faits sécurité de l'exploitation.

– Les circulations ont connu un rebond au premier semestre 2024 (+11,3% par rapport au premier semestre 2023), qui correspond au contre-effet des grèves de début d'année 2023.

– La tarification du réseau ferré national 2024-2026, qui avait été validée par l'autorité de régulation des transports (ART) en 2023, a été annulée par le Conseil d'État le 5 mars 2024 à la suite du recours de plusieurs régions. En conséquence, SNCF Réseau a soumis à consultation des parties un nouveau projet tarifaire le 8 avril dernier, puis le projet tenant compte des observations des parties a été publié le 8 juillet pour saisine de l'ART, qui a deux mois pour se prononcer.

– Les Jeux Olympiques et Paralympiques ont permis d'accélérer la performance de SNCF Réseau dans trois domaines en particulier : la sécurisation du réseau, la réactivité en cas d'incidents, la télésurveillance et la maintenance prédictive.

– Dans le cadre de la nouvelle donne ferroviaire, la production liée à régénération du réseau est en forte accélération par rapport à 2023 (+215 M€ soit +16% vs 2023), en particulier dans les domaines du renouvellement

des voies et des programmes de commandes centralisées du réseau.

– Une belle progression est également à constater au niveau des projets régionaux de développement par rapport à 2023 (+119 M€ soit +40% vs 2023) à la suite des signatures progressives des contrats de plan État – régions.

– La première étape du projet EOLE, prolongeant le RER vers l'ouest parisien en reliant la gare Haussmann Saint-Lazare à Paris et Nanterre-la-Folie dans les Hauts-de-Seine, a été inaugurée le 3 mai 2024.

– La convention - cadre relative à la Ligne Nouvelle Provence Côte-d'Azur a été signée le 21 mai 2024.

Résultats du premier semestre 2024

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de SNCF Réseau est en hausse de 8,8% soit de 319 M€ par rapport à 2023. Cette évolution s'explique à hauteur de +227 M€ par l'indexation des redevances facturées aux transporteurs et à hauteur de +190 M€ par le contre-effet des mouvements sociaux de 2023. En revanche, la baisse du prix d'achat de l'électricité de traction a été restituée aux transporteurs, engendrant une diminution du chiffre d'affaires de 103 M€.

– EBITDA

L'EBITDA progresse de 207 M€ (28,3%) par rapport à l'exercice précédent. Cette évolution est liée essentiellement :

- Au contre-effet des grèves de début d'année 2023 (+151 M€).
- À l'indexation des redevances d'infrastructure (+227 M€).
- À un effet prix sur les charges d'exploitation (-151 M€ dont -122 M€ sur les charges de personnel).
- À l'effet du plan de performance sur les charges d'exploitation (+59 M€).

– Investissements tous financements

Le volume des investissements tous financements de l'exercice (2 696 M€) progresse de 258 M€, en lien principalement avec l'augmentation des opérations de régénération du réseau et la progression des projets régionaux de développement.

Perspectives du second semestre

– Afin de réussir les Jeux olympiques et paralympiques de Paris, SNCF Réseau s'est entièrement mobilisée pour mettre à disposition son infrastructure, sécuriser les sites sensibles et se tenir prête à la gestion de crise. Sur le second semestre 2024, tout le territoire pourra bénéficier des outils qui ont permis une surveillance optimale de l'infrastructure ainsi que des bonnes pratiques d'exploitation dans la gestion des aléas.

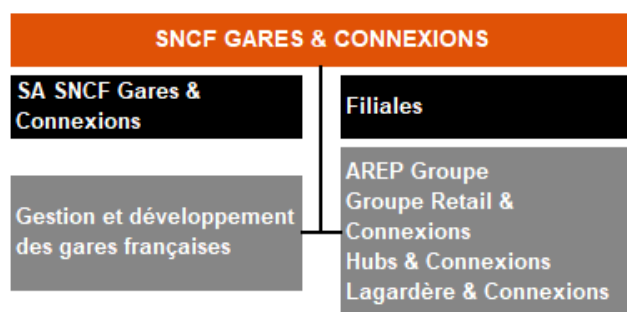
– Sur le plan financier, 2024 est l'année du retour à l'équilibre financier pour SNCF Réseau. Aux côtés de l'État mais aussi des entreprises ferroviaires, des autorités organisatrices de mobilité et des clients, SNCF Réseau suit une trajectoire de performance stricte augmentant la productivité pour atteindre cet objectif important.

– L'annonce de la nouvelle donne ferroviaire par le gouvernement en 2023 amène SNCF Réseau à structurer avec ses partenaires, en lien avec les parties prenantes sur les territoires, la montée en puissance de l'investissement à hauteur de 300 M€ en 2024 pour

atteindre, par étape, 1,5 Md€ de travaux de régénération et modernisation supplémentaires.

- Poursuite du programme de digitalisation de la signalisation (Commandes Centralisées du Réseau).
- Poursuite du programme SERM (Services Express Régionaux Métropolitains) : les métropoles de Strasbourg et Bordeaux ont d'ores et déjà lancé ou mis en œuvre des programmes SERM. Des études, majoritairement réalisées par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions pour la partie ferroviaire, sont par ailleurs lancées dans toutes les grandes métropoles et sont au cœur des volets mobilités des CPER 2023-27 formalisés dans le cadre de protocoles État Région.
- Transfert des Lignes de Desserte Fine des Territoires : après une année 2023 qui a vu la concrétisation de premiers transferts de gestion de ligne (en Occitanie), l'année 2024 marque la mise en œuvre des premiers transferts de propriété (en Normandie et Grand Est).

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 2024	1er semestre 2023	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	228	190	38
b) Chiffre d'affaires intragroupe	744	692	52
a+b Chiffre d'affaires	972	882	90
c) EBITDA externe	221	169	52
d) Élimination des opérations internes (1)	9	7	1
c+d EBITDA	230	176	54
EBITDA / Chiffre d'affaires	23,7%	20,0%	
Investissements nets	256	195	61
Investissements tous financements	464	422	42

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

Faits marquants

- L'Autorité de régulation des transports a publié un avis conforme sur le Document de Référence des Gares 2024. Cette décision permet ainsi de conforter le chiffre d'affaires des prestations régulées à 1 099 M€ pour l'année, soit une hausse de 86 M€ (+8%) par rapport à 2023.
- Le chiffre d'affaires des redevances de commerces, 169 M€ à fin juin 2024, est en avance de 31 M€ par rapport au premier semestre 2023, soit +22% ; il est porté

par le bon niveau d'activité des commerces et par un effet favorable de l'exercice antérieur.

Résultats du premier semestre 2024

– Chiffre d'affaires
Le chiffre d'affaires 2024 de SNCF Gares & Connexions est en progression de 90 M€ (10,2%) par rapport à 2023. La hausse des prestations régulées (+41 M€ soit +8% en lien avec la fin du bouclier tarifaire) et celle des redevances de commerces (+31 M€ soit +22%) expliquent l'essentiel de la croissance du chiffre d'affaires.

– EBITDA

L'EBITDA progresse de 54 M€ entre 2023 et 2024. La forte croissance du chiffre d'affaires se répercute en grande partie dans l'EBITDA.

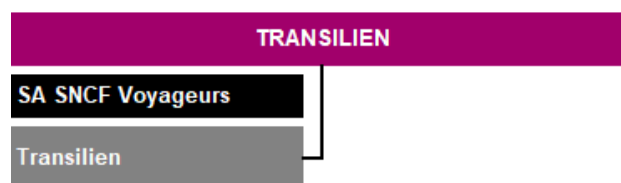
Perspectives du second semestre

– SNCF Gares & Connexions compte sur un second semestre dynamique, grâce aux pointes d'activité de la période estivale, des JOP 2024 et des fêtes de fin d'année.

– Dans le cadre du partenariat des JOP 2024, SNCF Gares & Connexions prévoit un dispositif d'animation dans soixante gares, du 26 juillet prochain au 8 septembre.

– Au second semestre, SNCF Gares & Connexions continue de mener les actions qui s'inscrivent dans son plan stratégique « Envie de Gare », comme le déploiement du programme « Place de la Gare » ou la poursuite des grands projets emblématiques à Paris Nord ou à Toulouse Matabiau.

2.3 TRANSILIEN



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

En millions d'euros	1er semestre 2024	1er semestre 2023	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	1 796	1 746	50
b) Chiffre d'affaires intragroupe	169	174	-5
a+b Chiffre d'affaires	1 965	1 919	46
c) EBITDA externe	99	150	-51
d) Élimination des opérations internes (1)	15	15	-0
c+d EBITDA	114	165	-51
EBITDA / Chiffre d'affaires	5,8%	8,6%	
Investissements nets	-134	227	-360
Investissements tous financements	655	502	153

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

Faits marquants

- La fréquentation des voyageurs à fin juin s'établit à 88% de la référence 2019 ; elle s'inscrit dans la tendance observée au deuxième semestre 2023, marquant une

hausse de 11% par rapport au premier semestre 2023 pénalisé par des grèves.

– Par rapport au premier trimestre, la ponctualité se redresse en avril et en mai 2024 et atteint 90,5% sur les cinq premiers mois de l'année.

– Le programme d'investissements se poursuit en 2024. À fin juin, vingt-trois rames ont été livrées : onze rames de RER NG complétant pour partie les rames déjà en circulation sur le RER E pour assurer le service commercial sur le tronçon Paris-Nanterre (première circulation le 6 mai), dix rames Regio2N pour la ligne R et deux dernières rames de tram-train Dualis pour la ligne T12. Les travaux de création et d'aménagement de sites pour l'entretien des nouveaux matériels se poursuivent, notamment à Villeneuve (matériels RER NG de la ligne D et Regio2N des lignes R et D sud), à Mantes (matériels RER NG de la ligne E côté ouest) et à Montrouge (matériels Regio2N des lignes N et U).

– Concernant la distribution, la mise en place de la vente dématérialisée des titres et forfaits sur les smartphones, dont le Passe Paris 2024 depuis le 18 juin dernier, devrait contribuer à réduire significativement les files d'attente et à fluidifier les flux devant les guichets et bornes de vente dans les gares. Par ailleurs, la solution Mobile Mass Transit qui équipe 400 agents, va permettre de renforcer les dispositifs de vente actuels lors de grands événements, mais aussi lors des pointes de fréquentation de début de mois.

Résultats du premier semestre 2024

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2024 de Transilien est en progression de 46 M€ (+2,4%), du fait principalement du contre-effet des grèves 2023.

– EBITDA

L'EBITDA de Transilien recule de 51 M€ expliqués essentiellement par la révision à la baisse du niveau de rémunération contractuelle, à la suite de la prolongation du contrat d'exploitation avec Île-de-France Mobilités au-delà de 2023.

– Investissements nets

Le montant des investissements nets du premier semestre est en recul de 360 M€ par rapport à la même période de l'année précédente avec un volume supérieur de projets réalisés et l'encaissement anticipé d'un mois, de 334 M€ en juin 2024.

– Investissements tous financements

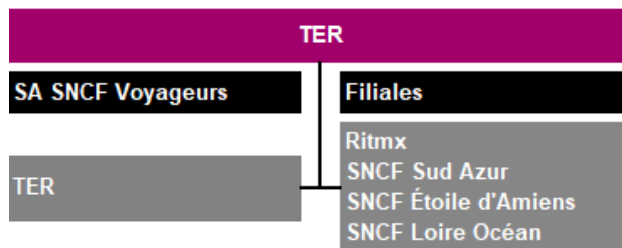
Le volume des investissements tous financements (655 M€) progresse de 153 M€, en lien avec des acquisitions de matériel roulant neuf en hausse.

Perspectives du second semestre

– Réussir les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 : transporter, accueillir et orienter les quinze millions de voyageurs attendus sur les différents sites olympiques.

– L'offre ferrée en Île-de-France sera renforcée avec 4 500 trains supplémentaires, tout comme la présence en gare, pour accueillir les millions de voyageurs qui pourront par ailleurs optimiser leurs déplacements grâce au calcul en temps réel de tous leurs itinéraires du réseau en Île-de-France sur les sites et applications mobiles dédiés.

2.4 TER



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

En millions d'euros	1er semestre 2024	1er semestre 2023	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	3 028	2 722	306
b) Chiffre d'affaires intragroupe	168	164	4
a+b Chiffre d'affaires	3 196	2 885	310
c) EBITDA externe	177	95	82
d) Élimination des opérations internes (1)	22	21	1
c+d EBITDA	199	115	84
EBITDA / Chiffre d'affaires	6,2%	4,0%	
Investissements nets	-171	-151	-20
Investissements tous financements	555	607	-52

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

Faits marquants

– Mise en œuvre des nouveaux contrats en gré à gré, intégrant des objectifs plus exigeants sur le plan financier et en qualité de service.

– Poursuite du processus d'ouverture à la concurrence :

- Attribution de l'appel d'offres fonctionnel « Système d'information billettique régional » lancé par la région PACA au groupement formé par SNCF Voyageurs, SNCF Connect Tech Services, et Capgemini Technology Services.
- Publication de différents avis de pré-information : lots « Auvergne, Étoile de Chambéry / Grenoble, Longues distances, Haute Savoie et Étoile ferroviaire lyonnaise », lot « Étoile de Rouen » et relance du lot « Bruche-Piémont-Vosges ».
- Publication de deux nouveaux avis de concession : « Dessertes parisiennes » et « Est Provence Toulon-les Alpes ».
- Attribution de la concession « Nancy-Contrexéville » à la concurrence.

– Dans le contexte d'une augmentation significative de la fréquentation, et malgré une élévation hors norme des événements d'origine externe (notamment intempéries), TER atteint une régularité de 92%, confirmant la robustesse de la production du service.

Résultats du premier semestre 2024

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2024 de TER est en hausse de 310 M€ soit de 10,8% par rapport à 2023. Hors contre-effet des grèves 2023, la croissance est de 230 M€. Elle s'explique par l'indexation des conventions sur la hausse des charges (dont celles de péages) et par la hausse de l'activité TER ; ces effets sont néanmoins atténués par de

nouveaux contrats plus exigeants, avec une performance en partie restituée aux autorités organisatrices.

– EBITDA

L'EBITDA de TER progresse de 84 M€ entre 2023 et 2024 (+75 M€ hors effet des grèves 2024 et hors contre-effet des grèves 2023), avec un effet indexation, une hausse d'activité, et la résolution de litiges historiques.

Perspectives du second semestre

– Recettes : poursuite de la dynamique commerciale marquée par un développement des trafics et des recettes ; compte-tenu de la tendance actuelle très favorable sur le plan commercial, TER projette, au second semestre, des résultats supérieurs à ceux enregistrés au cours de la même période 2023, déjà considérée comme un semestre record.

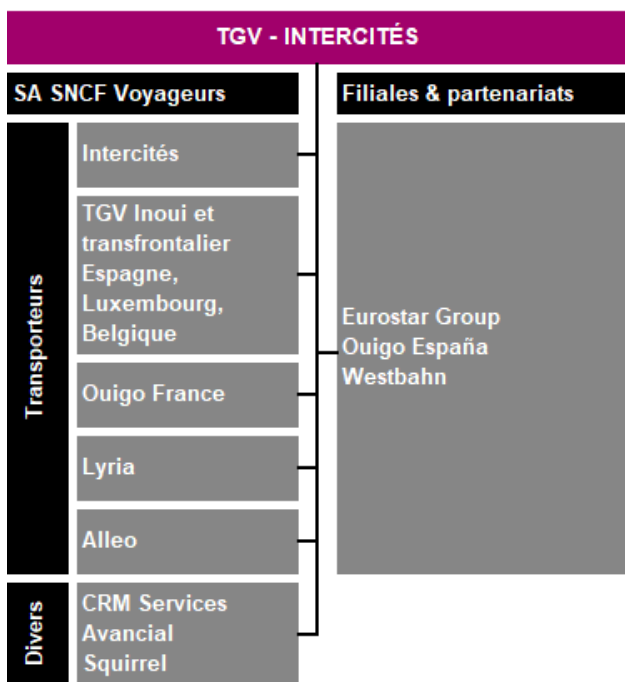
– Mise en exploitation au service annuel 2025, le 15 décembre 2024, des trois lots attribués à SNCF Voyageurs ainsi que de la filiale pour le lot de distribution en Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

– Prochaines attributions possibles d'ici la fin de l'année : appel d'offres relatif au système de distribution pour la région Pays de la Loire et lot « Transfrontalier » pour la région Grand Est.

– Dossiers de consultation des entreprises attendus au second semestre 2024 : lots « Étoile de Reims » et « Étoile Mancelle ».

– Mise en œuvre de l'offre TER Jeux Olympiques et Paralympiques.

2.5 TGV - INTERCITÉS



TGV - Intercités propose à ses clients un service de transport longue distance en France et en Europe via la SA Voyageurs (TGV Inoui, Ouigo, Intercités), des

coopérations européennes (Lyria avec les CFF, Alleo avec la DB) et ses filiales (Eurostar Group, Ouigo España...).

En millions d'euros	1er semestre 2024	1er semestre 2023	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	4 785	4 382	403
b) Chiffre d'affaires intragroupe	211	173	38
a+b Chiffre d'affaires	4 996	4 555	441
c) EBITDA externe	622	584	38
d) Élimination des opérations internes (1)	26	24	2
c+d EBITDA	647	607	40
EBITDA / Chiffre d'affaires	13,0%	13,3%	
Investissements nets	297	314	-17
Investissements tous financements	342	377	-35

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

Faits marquants

Grande vitesse France

– À fin juin, les produits du trafic sont supérieurs aux prévisions, du fait d'une forte demande. À noter un retour de la clientèle professionnelle à des niveaux comparables à ceux de l'avant-crise sanitaire.

International

– Eurostar Group a finalisé son refinancement et a lancé son programme de renouvellement de la flotte. Le trafic continue à croître mais la concurrence aérienne est plus importante qu'anticipé.

– L'expansion de Ouigo España s'est poursuivie, avec l'inauguration de la nouvelle liaison Madrid-Valladolid (via Ségovie) au mois d'avril.

Intercités

– La bonne dynamique commerciale permet d'afficher des produits du trafic au-dessus des prévisions.

– Le lancement du Pass Rail a été une réussite.

– Le constructeur CAF a annoncé des retards dans la livraison du nouveau matériel Oxygène.

Résultats du premier semestre 2024

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de TGV - Intercités (non retraité des effets périmètre et change) est en progression de 441 M€ (+9,7%). Hors effet des conflits sociaux 2023 et 2024, la hausse s'établit à 276 M€ ; cela s'explique par une bonne performance commerciale notamment sur le marché domestique, en lien avec un développement de la clientèle Loisirs et la confirmation de la reprise du marché des Professionnels.

– EBITDA

L'EBITDA progresse de 40 M€ ; retraité des grèves 2024 et du contre-effet des grèves 2023, il est en retrait de 47 M€, avec une avance chez TGV (hors filiales) et un écart défavorable chez Eurostar Group et Intercités.

Perspectives du second semestre

Grande vitesse France

– Tendance : l'été 2024 est très atypique et sera marqué par les Jeux olympiques et paralympiques, avec une attention particulière portée sur la production mais pas

d'amélioration significative attendue du trafic et des revenus.

– Les niveaux d'activité inscrits au budget affichent une forte ambition, l'atteinte des objectifs étant notamment tributaire du retour de la clientèle professionnelle après la période estivale.

– Les essais d'homologation du TGV M et les travaux d'adaptation des technicentres se poursuivront au second semestre.

International

– Les tendances du premier semestre devraient se confirmer pour Eurostar Group.

– Les entités d'offre internationale sont attendues en ligne avec le budget.

– Les perspectives de Ouigo España sont encourageantes, avec une amorce de remontée du panier moyen sur Madrid-Barcelone dans le sillage de la hausse de tarifs d'Iryo. L'ouverture de nouvelles routes vers le Sud devrait intervenir avant la fin de l'année.

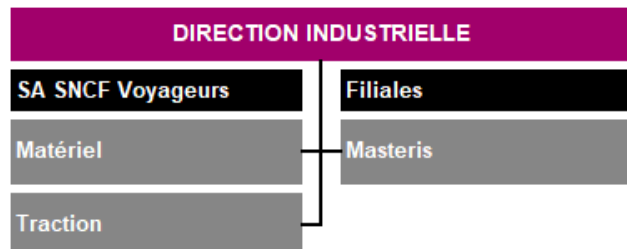
Intercités

– La dynamique commerciale enclenchée au premier semestre doit se poursuivre durant l'été, avec notamment la mise en œuvre du Pass Rail (19 000 pass vendus dès la première semaine).

– Des discussions restent à finaliser avec l'autorité organisatrice concernant les mesures liées au décalage de livraison des rames Oxygène.

– L'attribution de l'appel d'offres « Océan » par l'État est attendue à l'automne.

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 2024	1er semestre 2023	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	49	42	7
b) Chiffre d'affaires intragroupe	1 177	1 001	176
a+b Chiffre d'affaires	1 226	1 043	183
c) EBITDA externe	76	64	12
d) Élimination des opérations internes (1)	16	13	3
c+d EBITDA	92	77	15
EBITDA / Chiffre d'affaires	7,5%	7,4%	
Investissements nets	64	72	-9
Investissements tous financements	49	61	-12

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

Faits marquants

Matériel

– Une phase d'apprentissage OP'TER plus longue que prévue. Un plan d'amélioration a été mis en œuvre, permettant d'ores et déjà de réduire les temps de traversée.

– Une activité de réparation de pièces en ligne avec la prévision et en forte augmentation (+20% en montant par rapport à 2023).

– Une activité Ingénierie également très soutenue (+8% en montant par rapport à 2023).

Traction

– Des ressources en conducteurs en augmentation qui répondent l'expression de besoin des activités.

Production ferroviaire

– Une satisfaction clients en augmentation constante sur l'information voyageurs.

– Des programmes relatifs aux systèmes d'information dont le planning est tenu (TrainConnect notamment).

Résultats du premier semestre 2024

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2024 de la Direction industrielle est en hausse de 183 M€, soit de 17,5% par rapport à 2023. La montée en puissance des travaux du programme OP'TER de modernisation du matériel roulant pour le compte des régions, ainsi que la hausse des ventes de pièces et d'études, expliquent l'essentiel de la croissance de l'activité.

– EBITDA

L'EBITDA de la Direction industrielle progresse 15 M€ entre 2023 et 2024.

Perspectives du second semestre

Matériel

– Poursuite du plan d'amélioration du programme OP'TER, visant à réduire les temps de traversée et les heures de production par rame.

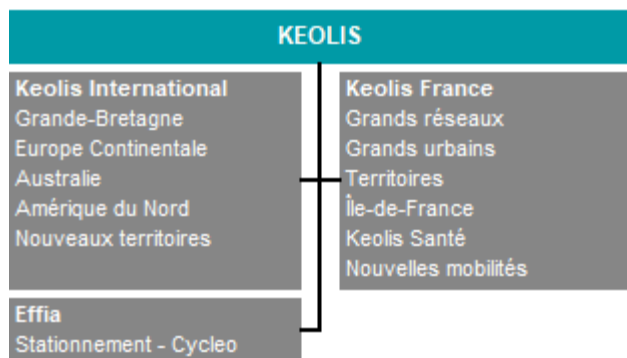
– Un nouveau plan performance va être lancé, orienté clients pour une meilleure visibilité des gains pour les activités et les sociétés dédiées.

Traction

– Un niveau de mise en stage de conducteurs qui devra être soutenu au cours des prochaines années pour tenir

compte des demandes et des effets de l'accord de cessation anticipée d'activité.

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 2024	1er semestre 2023	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	3 672	3 402	270
b) Chiffre d'affaires intragroupe	86	86	1
a+b Chiffre d'affaires	3 759	3 488	271
c) EBITDA externe	244	282	-38
d) Élimination des opérations internes (1)	9	9	0
c+d EBITDA	253	290	-38
EBITDA / Chiffre d'affaires	6,7%	8,3%	
Investissements nets	94	58	35
Investissements tous financements	100	81	19

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

Faits marquants

En France, plusieurs succès significatifs :

– Lyon – gain du lot bus / trolleybus de la ville : contrat de six ans et 344 M€ par an.

– Nîmes – gain de l'appel d'offre offensif multimodal : contrat de six ans et demi et 56 M€ par an.

– Marseille – gain par Effia du contrat de gestion de cinq parcs en centre-ville pour une durée de sept ans et 56 M€ de chiffre d'affaires cumulé.

– Saint-Etienne – gain par Effia du contrat de gestion du stationnement du CHU incluant des travaux de construction, pour une durée de vingt-cinq ans et 65 M€ de chiffre d'affaires cumulé.

– Île-de-France – gain du contrat d'exploitation de la ligne 18 du métro francilien (Orly/Versailles Chantiers) pendant sept ans dont deux ans de pré-exploitation (26 M€/an).

À l'international, des faits marquants notables :

– États-Unis – démarrage le 1^{er} janvier 2024 de l'exploitation et de la maintenance des deux réseaux de bus remportés en 2023, à Phoenix et Austin (chiffre d'affaires annuel total de 216 M€, pour trois ans, hors extension). Par ailleurs, prolongation d'un an (jusqu'à juin 2027) du contrat de Keolis Commuter Services (KCS) qui exploite et maintient le réseau de trains de banlieue de Boston depuis 2014 (500 M€/an). Enfin, renouvellement

du contrat d'exploitation et de maintenance du réseau de transport en commun de Victor Valley en Californie du Sud (36 M€/an).

– Pays-Bas – renouvellement du marché bus d'Utrecht (92 M€/an sur dix ans).

– Belgique – gain d'une partie des lots sur un marché regroupant plusieurs contrats de bus (De Lijn, 38 M€/an sur dix ans).

– Royaume-Uni – prolongation pour trois années du contrat d'exploitation et de maintenance du réseau de tramways Metrolink de Manchester confié depuis 2017 à KeolisAmey Metrolink Ltd.

– Chine – démarrage par Chuanfa Shenkai, joint-venture de Shanghai Keolis, de l'exploitation et de la maintenance du réseau de tramway de Dujiangyan, au sud-ouest de la Chine. Ce contrat de trois ans représente un chiffre d'affaires de 9 M€/an.

– Keolis a été informé le 28 juin 2024 que Keolis Downer, la joint-venture australienne avec Downer, n'était pas renouvelée par le Department of Transport and Planning du Victoria pour le prochain contrat pour l'exploitation et la maintenance du réseau de tramway de Melbourne.

– Canada – signature d'un accord avec Student Transportation of America (STA) pour l'acquisition d'activités de transport de passagers dans l'ouest du Canada (chiffre d'affaires de 80 M€ en 2023).

Résultats du premier semestre 2024

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires du premier semestre 2024 de Keolis est en hausse de 271 M€ (7,8%) par rapport à 2023. Cela concerne :

- Le périmètre International pour +213 M€ dont un effet portefeuille aux États-Unis (ValleyMetro, CapMetro, OCTA), des indexations favorables en Australie, en Amérique du Nord et au Royaume-Uni et des revenus complémentaires en Australie et aux États-Unis.

- Le périmètre France pour +74 M€ dont un effet portefeuille (gains de contrats de bus en Île-de-France, effet année pleine de l'exploitation du tramway T13 en Île-de-France...) et des indexations favorables.

– EBITDA

L'EBITDA de Keolis diminue de 38 M€ dont :

- -13 M€ en France (effet portefeuille défavorable lié à la fin des contrats CT3 en Île-de-France, difficultés et surcoûts opérationnels en Île-de-France et dans les Territoires et incident à Rennes).

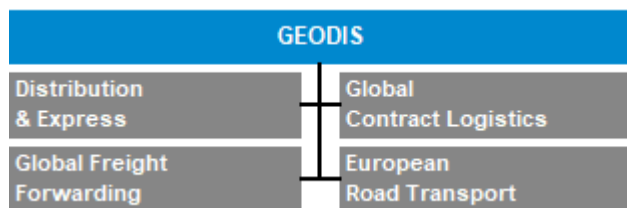
- -24 M€ en Europe continentale (éléments exceptionnels favorables en 2023 en Suède et aux Pays-Bas et nouveaux contrats suédois moins favorables au début).

Perspectives du second semestre

– Des attributions sur des marchés stratégiques défensifs (dont DLR au Royaume-Uni mais également Caen, Amiens, Orléans et Besançon en France) et offensifs (plusieurs lots de bus à Paris et en petite couronne) sont attendues au second semestre 2024.

– Des réponses à appels d'offres majeurs seront à remettre en défensif (Lille et Rennes en France) ainsi qu'en offensif (Rouen et d'autres lots de bus à Paris et en petite couronne). Plusieurs autres appels d'offres engageront la stratégie de Keolis au second semestre (HFR au Canada, Elisabeth Line au Royaume-Uni, Gautrain en Afrique du Sud, Achterhoek aux Pays-Bas).

2.8 GEODIS



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

En millions d'euros	1er semestre 2024	1er semestre 2023	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	5 468	5 871	-403
b) Chiffre d'affaires intragroupe	72	64	8
a+b Chiffre d'affaires	5 540	5 934	-394
c) EBITDA externe	586	585	0
d) Élimination des opérations internes (1)	3	3	0
c+d EBITDA	589	589	0
EBITDA / Chiffre d'affaires	10,6%	9,9%	
Investissements nets	81	96	-14
Investissements tous financements	81	91	-10

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

Faits marquants

Au premier semestre 2024, Geodis a réussi à limiter l'impact du ralentissement économique mondial, qui se matérialise par la baisse des volumes transportés en France et en Europe et par la baisse des taux de fret aérien et maritime.

Le groupe affiche une bonne résistance de son chiffre d'affaires et de ses marges sur les lignes de métiers Distribution & Express, Freight Forwarding et European Road Network, ainsi que sur les activités de logistique contractuelle en France et aux Amériques ; cela illustre la résilience de son modèle d'affaires et la capacité à mener des campagnes de revalorisations tarifaires ainsi que des actions de productivité et de réduction des coûts de structure.

Résultats du premier semestre 2024

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2024 de Geodis est en baisse de 394 M€ (-6,6%) par rapport à 2023. Il a été affecté par :

- Un effet périmètre pour +127 M€ (détail en point 1.2 Comparabilité des comptes).
- Un effet change pour -9 M€.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires est en baisse de 8,6% (-512 M€).

Contract Logistics : -342 M€ / -15,7%, dont -243 M€ de changement technique neutre en EBITDA, et un recul de 24 M€ en Europe (Allemagne et Italie) et de 27 M€ pour NIND.

Freight Forwarding : -169 M€ / -8,2% avec des prix encore en recul par rapport à 2023 (aérien -17% et

maritime -14%). En revanche, le chiffre d'affaires hors achat de capacité (*net revenu*), est stable.

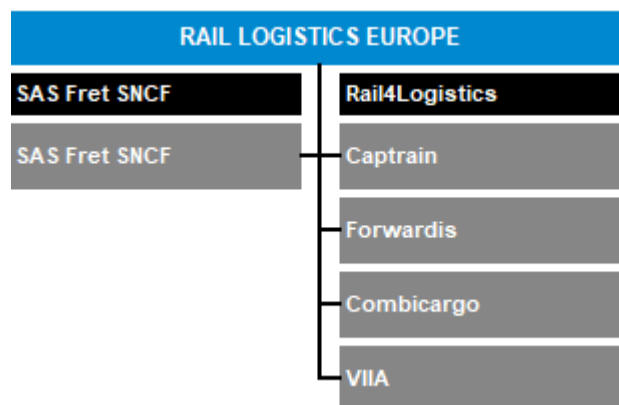
– EBITDA

Le montant de l'EBITDA de Geodis est stable. À périmètre et taux de change constants, il baisse de 11 M€. Les actions de performance améliorent, notamment en France, la rentabilité sur tous les métiers.

Perspectives du second semestre

Aucune amélioration réelle de la macro-économie européenne n'est envisagée. Le contexte macro-économique demeure très incertain, avec de fortes tensions géopolitiques et des élections majeures dans le monde en cours ou à venir (en particulier en France, aux États-Unis et au Royaume-Uni).

2.9 RAIL LOGISTICS EUROPE



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

En millions d'euros	1er semestre 2024	1er semestre 2023	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	873	800	73
b) Chiffre d'affaires intragroupe	44	38	5
a+b Chiffre d'affaires	917	838	78
c) EBITDA externe	87	25	62
d) Élimination des opérations internes (1)	3	3	0
c+d EBITDA	91	28	62
EBITDA / Chiffre d'affaires	9,9%	3,4%	
Investissements nets	37	17	20
Investissements tous financements	37	26	11

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

Faits marquants

SAS Fret SNCF

– Un environnement de marché contrasté avec des secteurs en difficulté, la sidérurgie en particulier, et des segments en dynamique positive comme l'armée ou la chimie.

– La mise en œuvre du processus de discontinuité se poursuit avec une nouvelle phase de reprise des flux de trains entiers à moyens dédiés par des opérateurs tiers (voir dans ce même rapport, la note 2.1 du chapitre Le groupe SNCF au cours du premier semestre 2024).

– Le chiffre d'affaires et la rentabilité sont globalement conformes à l'attendu, au cours d'un exercice 2024 de transition marqué par la forte contrainte économique de la discontinuité.

Captrain

– Les marchés allemands et polonais continuent d'afficher de bonnes performances, notamment dans les secteurs du pétrole et des armées ; elles viennent compenser des résultats plus contrastés en Italie (fermeture de la ligne de la Maurienne et volumes inférieurs aux prévisions) et au Portugal (fermeture pour rénovation de la ligne Beira Alta).

– Manque de visibilité sur les politiques publiques étrangères d'aides : baisse des aides en Italie, baisse des aides relatives aux sillons en Allemagne mais annonce d'une nouvelle aide au wagon isolé de 300 M€, tendance de hausse forte sur les péages.

– Cession de Captrain Netherlands au 31 mai 2024.

Forwardis

– La progression du chiffre d'affaires et de l'EBITDA est portée principalement par des effets prix en France et par le développement des volumes dans les secteurs des armées, du pétrole et du gaz en Allemagne et Europe centrale.

– Parallèlement, les trains Chine - Europe n'ont toujours pas repris en raison de la poursuite de la guerre en Ukraine.

Combicargo

– Après un mois de janvier fortement affecté par les difficultés en mer Rouge, conduisant les armateurs maritimes à contourner l'Afrique, l'activité a retrouvé un niveau satisfaisant soutenu par les exportations chinoises.

– Lancement par Naviland Cargo d'une nouvelle ligne Le Havre-Valenton-Tours-Bordeaux en collaboration avec CMA-CGM.

VIIA

– Sur les lignes opérées par VIIA et Lorry-Rail, l'activité (circulations et remplissage) est bien orientée, aidée par une bonne qualité de service de Fret SNCF, après un début d'année pénalisé par des incidents ferroviaires à Calais, des difficultés de desserte à Mâcon et des grèves du gestionnaire d'infrastructure à Culmont Chalindrey.

– L'autoroute ferroviaire alpine reste à l'arrêt (effet de la fermeture de la ligne de la Maurienne).

Résultats du premier semestre 2024

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2024 de Rail Logistics Europe est en hausse de 78 M€ (9,4%) dont +91 M€ de contre-effet des grèves 2023. À noter la bonne dynamique des secteurs de la chimie, de la logistique "Armées" et des hydrocarbures.

L'arrêt de l'activité de trafic à moyens dédiés a entraîné une baisse de chiffre d'affaires de 33 M€.

– EBITDA

L'EBITDA progresse de 62 M€ ; retraité du contre-effet des grèves 2023, il recule de 2 M€.

Perspectives du second semestre

SAS Fret SNCF

Poursuite de la mise en œuvre de la discontinuité et des opérations de constitution des deux nouvelles sociétés.

Captrain

Une situation contrastée : tension de ressources en Allemagne et en France et crise de la demande en Italie et en Belgique.

Forwardis

– La bonne dynamique observée depuis le début de l'année devrait se confirmer au deuxième semestre.

– La nouvelle campagne céréalière en France s'annonce plutôt mauvaise en matière de rendement.

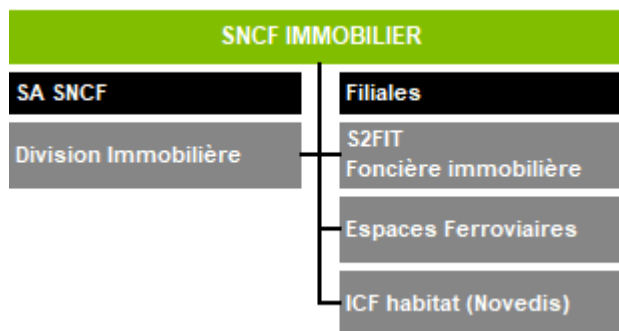
Combicargo

Poursuite de la dynamique du marché portée par les imports chinois.

VIIA

Démarrage des travaux sur le terminal de Sète pour mise en service attendue début 2025.

2.10 SNCF IMMOBILIER



SNCF Immobilier est mandataire ou prestataire pour le compte des autres métiers du groupe SNCF ; ses quatre missions essentielles sont :

- La gestion des parcs d'exploitation : optimisation du parc par la mise en œuvre de 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 2024	1er semestre 2023	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	43	18	25
b) Chiffre d'affaires intragroupe	438	492	-54
a+b Chiffre d'affaires	481	510	-29
c) EBITDA externe	96	86	10
d) Élimination des opérations internes (1)	1	1	-1
c+d EBITDA	97	87	9
EBITDA / Chiffre d'affaires	20,1%	17,1%	
Investissements nets	15	7	8
Investissements tous financements	21	8	13

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

Faits marquants

- Tertiaire / Performance :
 - À Lille, livraison des projets « Pont de Flandres » et « Perspectives » avec la mise en place de bureaux partagés et une réduction des surfaces de 5 400 m² (-22%).
 - À Marseille, regroupement des équipes de la direction TER PACA au sein du bâtiment de la direction régionale et passage des espaces en bureaux partagés.
- Livraison en juin du nouveau bâtiment SNCF Voyageurs de la Plaine Saint-Denis (projet HAMØ).
- Programme « Maintenir demain » : livraison de nouvelles unités territoriales de maintenance pour SNCF Réseau à Creil (Oise), à Aulnay-sous-Bois (Seine Saint-Denis) et à Montmélian (Savoie).
- Technicampus du Mans : pose de la première pierre du futur centre de formation pour l'activité Matériel. Démarrage des travaux en juillet, pour une livraison prévue à la fin de l'année 2025.
- Inauguration et mise en service de la première centrale mobile solaire raccordée à des logements, à Lille Mont de Terre (partenariat SNCF Immobilier - ICF Habitat avec la région Hauts-de-France et Enercoop).
- Cessions et urbanisme transitoire : vente à la métropole de Lyon de deux halles à la Mulatière (Rhône) en vue de l'installation d'un site culturel baptisé « Grandes Locos ».
- Signature de l'avenant au protocole d'aménagement de la gare de Strasbourg « à 360° ».
- SNEF : fin de la commercialisation de la phase 1 du projet des Messageries (Paris 12^e), avec achat par ICF Habitat des lots 5 et 7, soit 198 logements sociaux et intermédiaires.

Résultats du premier semestre 2024

– Chiffre d'affaires

Entre 2023 et 2024 le chiffre d'affaires de SNCF Immobilier est en baisse de 29 M€ soit -5,8%.

– EBITDA

L'EBITDA s'établit à 97 M€ en 2024 contre 87 M€ en 2023.

Perspectives du second semestre

– Poursuite des travaux de construction et de réhabilitation et des opérations visant à réduire la facture immobilière par la réduction du nombre de m² occupés ; accélération

des opérations de réhabilitation visant à améliorer la performance énergétique des bâtiments.

– Ensemble immobilier : lancement de la préfiguration des futures directions centrales, rédaction des nouveaux contrats avec les clients internes.

– Emménagement des équipes Voyageurs à la Plaine Saint-Denis et libération des espaces du CNIT à La Défense.

– Technicentres industriels : nouvel atelier de maintenance de Bischheim et nouveau centre d'excellence essieux de Tergnier.

– Livraison en décembre de l'atelier de maintenance Sud-Azur.

– Adaptation aux changements climatiques : poursuite des études et analyses pour identifier les sites les plus en risque.

– SNEF : livraison en septembre de l'immeuble 1pulsion à Toulouse.

3. INVESTISSEMENTS ET ENDETTEMENT NET

3.1 INVESTISSEMENTS

En millions d'euros	1er semestre 2024	1er semestre 2023	Évolution	
Investissements tous financements	5 042	4 637	405	+9%
Cessions	40	140	-100	-72%
Investissements nets des cessions	5 002	4 497	506	+11%

Le niveau des investissements tous financements, en progression de 405 M€ par rapport à 2023, s'établit au premier semestre 2024 à 5 042 M€. L'évolution est principalement due à la hausse des investissements de SNCF Réseau, notamment pour la régénération et le développement du réseau ferré français.

Le montant des cessions est en diminution de 100 M€ par rapport à 2023 ; les cessions de la période se composent principalement de biens immobiliers et de matériels de transport.

3.2 ENDETTEMENT NET DU GROUPE

En millions d'euros	30/06/2024	31/12/2023	Évolution
Dettes non courantes	61 686	61 904	-218
Créances non courantes	-32 546	-33 286	741
Dettes nettes non courantes entrant dans le calcul de l'endettement net	29 140	28 617	523
Dettes courantes	3 517	8 876	-5 360
Créances courantes	-8 648	-13 294	4 646
Dettes nettes courantes entrant dans le calcul de l'endettement net	-5 132	-4 417	-714
Endettement net	24 008	24 199	-191
Endettement net / EBITDA	3,5	3,8	
Gearing (Endettement net / Fonds propres)	0,9	0,9	

L'endettement net s'élève à 24 008 M€ au 30 juin 2024, soit un gearing (Endettement net / Fonds propres) de 0,9, indicateur stable par rapport à la dernière clôture annuelle. Le ratio endettement net sur EBITDA s'établit à 3,5 au 30 juin 2024 (3,7 au 31 décembre 2023).

La trésorerie nette du groupe SNCF s'élève à 5 874 M€ au 30 juin 2024 (7 581 M€ au 31 décembre 2023). Elle est constituée de la trésorerie et équivalents de trésorerie pour 6 901 M€ (8 973 M€ au 31 décembre 2023) diminué des dettes de trésorerie et trésorerie passive pour 1 027 M€ (1 392 M€ au 31 décembre 2023).

Durant le premier semestre 2024, l'endettement net a été affecté par les variations suivantes :

Endettement net à l'ouverture	24 199
CAF	-2 787
Investissements nets	865
Cessions	-40
Dividendes reçus des entreprises mises en équivalence	-21
Remboursement des obligations locatives et intérêts associés	568
Opérations sur le périmètre	27
Variation du BFR d'exploitation	-609
Dividendes versés	1 718
Variation de juste valeur, coût amorti, écart de conversion	65
Variation du BFR d'impôt	37
Autres	-13
Endettement net à la clôture	24 008

3.3 SOURCES DE FINANCEMENT ET GESTION DE LA DETTE

La dette non courante et la dette courante diminuent de respectivement 218 M€ et 5 360 M€.

Ces variations proviennent essentiellement :

- De la diminution des emprunts obligataires et des emprunts auprès des établissements de crédit pour respectivement -5 532 M€ et -1 129 M€.
- De la baisse des dettes de trésorerie pour -404 M€.
- De la variation de juste valeur pour -376 M€.
- De l'augmentation des emprunts obligataires et des emprunts auprès des établissements de crédit pour respectivement +1 322 M€ et +748 M€.

Les créances non courantes et courantes diminuent de respectivement 741 M€ et 4 646 M€.

Ces variations proviennent essentiellement :

- De la diminution de la créance CDP pour -2 614 M€.
- de la variation de juste valeur pour -410 M€ ;
- de la baisse de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour -2 074 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	A+	Stable	7-juin-24
Moody's	Aa3	Stable	13-mai-24
Fitch Ratings	AA-	Stable	25-avr.-24

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

Aucune prise de participation significative n'a été réalisée par le groupe SNCF au cours du premier semestre 2024.

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 2024	1er semestre 2023	Variation
Compensations tarifaires régionales	12	14	-2
Prestations de services pour les Autorités Organisatrices (Régions et Île-de-France Mobilités)	4 030	3 579	451
Tarifs sociaux	11	10	1
Défense	79	78	1
Police	11	10	1
Trains d'Équilibre du Territoire (TET)	131	109	22
Redevance d'accès TER et TET	1 221	1 047	174
Total	5 495	4 847	648

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 2024	1er semestre 2023	Variation
Subventions d'exploitation	154	124	30
Encaissement sur actifs financiers de concession	1 110	715	394
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles	2 926	2 774	152
Compensation tarifaire liée à l'activité fret	89	67	22
Trains d'Équilibre du Territoire (TET)	131	109	22
Total	4 410	3 789	621

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

	30/06/2024	31/12/2023		Variation	Variation à périmètre constant	
SNCF Réseau	57 338	57 414	-0,1%	-76	-0,1%	-76
SNCF Gares & Connexions	5 745	5 554	+3,4%	191	+3,4%	191
Transilien	14 344	14 147	+1,4%	198	+1,4%	198
TER	29 650	29 133	+1,8%	517	+1,8%	517
TGV - Intercités	23 225	22 588	+2,8%	636	+2,8%	636
Direction industrielle	12 392	11 823	+4,8%	569	+4,8%	569
Voyageurs autres	897	528	+70,0%	369	+70,0%	369
Keolis	71 322	67 801	+5,2%	3 521	+5,2%	3 521
Geodis	48 873	51 599	-5,3%	-2 727	-5,3%	-2 747
Rail Logistics Europe	9 789	9 597	+2,0%	192	+2,7%	261
SNCF Immobilier	1 649	1 656	-0,4%	-7	-0,4%	-7
Corporate	11 871	10 947	+8,4%	924	+8,4%	924
TOTAL	287 094	282 786	+1,5%	4 308	+1,5%	4 356

6.2 PRINCIPAUX ACCORDS SIGNÉS EN 2024

Les principaux accords et avenants suivants ont été signés au sein des 6 entités SNCF :

- L'accord du 22 avril 2024 sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière créant de nouveaux droits pour les salariés. Les mesures de cet accord qui seront mises en œuvre à compter du 1er janvier 2025.
- Deux avenants aux accords d'intéressement, couvrant la période 2024 à 2026 ont été signés respectivement les 27 et 28 juin 2024 pour SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions.
- Deux accords d'intéressement couvrant la période 2024 à 2025 ont été signés respectivement pour SNCF SA le 28 juin 2024 et le 25 juin 2024 pour SNCF Optim'Services.

6.3 AUTRES MESURES SOCIALES

La table ronde consacrées aux mesures salariales du 8 novembre 2023 dans le cadre des Négociations Annuelles Obligatoires (NAO), réunissant la direction de la SNCF et les organisations syndicales représentatives (CGT, UNSA-ferroviaire, SUD-Rail, CFDT), a entériné des mesures fortes pour protéger le pouvoir d'achat des salariés sur cette période d'inflation persistante et favoriser le déroulement des carrières.

Ces mesures ont été mises en œuvre au 1^{er} janvier 2024. Par ailleurs, à la suite d'une table ronde tenue le 8 février 2024, la direction de la SNCF a décidé la mise en œuvre d'une série de mesures de progrès social, visant à renforcer le pouvoir d'achat des cheminots en période d'inflation en complétant les mesures déjà prises lors des dernières NAO.

ENJEUX ET PERSPECTIVES

Le contexte géopolitique et macro-économique reste incertain pour l'année 2024.

Lors du S2 2024, le Groupe poursuivra ses efforts afin de faire face au renchérissement de ses coûts et à une conjoncture économique encore incertaine. La direction continuera de piloter le Groupe afin de **préserver une structure financière équilibrée tout en poursuivant ses investissements d'avenir.**

Gage de sécurité et des performances futures, la politique d'investissements sera encore plus soutenue en 2024 et devrait dépasser 11Mds€ tous financements confondus. Le Groupe poursuivra ses recrutements à un niveau élevé en 2024, à hauteur de 20 000 nouveaux collaborateurs, et déploiera sa « **plateforme de progrès social** ».

30 juin 2024

02

COMPTES
CONSOLIDÉS
SEMESTRIELS
RÉSUMÉS
GROUPE SNCF

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ	27	4. ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS	39
ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DES GAINS ET PERTES COMPTABILISÉS DIRECTEMENT EN CAPITAUX PROPRES	28	4.1 ÉCARTS D'ACQUISITION	39
ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	29	4.2 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES	40
TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS	30	4.3 TESTS DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS	46
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS	31	4.4 VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT	49
NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS	33	4.5 ACTIFS ET PASSIFS DESTINÉS A ÊTRE CÉDÉS	49
1. RÉFÉRENTIEL COMPTABLE	33	4.6 ENGAGEMENTS ENVERS LE PERSONNEL	50
1.1 APPLICATION DES IFRS	33	4.7 PROVISIONS	51
1.2 MÉTHODES D'ÉVALUATION SPÉCIFIQUES AUX ARRÊTÉS INTERMÉDIAIRES	34	4.8 PASSIFS ÉVENTUELS	52
2. FAITS MARQUANTS	35	5. CAPITAUX ET FINANCEMENTS	53
2.1 FAITS MARQUANTS DU PREMIER SEMESTRE 2024	35	5.1 COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET	53
2.2 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	35	5.2 RAPPROCHEMENT AVEC LES FLUX DE TRÉSORERIE DES ACTIVITES DE FINANCEMENT	56
3. PERFORMANCE DE LA PÉRIODE	36	5.3 CAPITAUX PROPRES	57
3.1 INFORMATION PAR SECTEUR	36	6. RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES	58
3.2 CHIFFRE D'AFFAIRES	38	6.1 TRANSACTIONS AVEC L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS	58
3.3 ACCORDS DE CONCESSION DE SERVICES	39	7. ENGAGEMENTS HORS BILAN	58
3.4 AUTRES ÉLÉMENTS	39	8. PÉRIMÈTRE	60

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	30/06/2024	30/06/2023
Chiffre d'affaires	3.2	21 426	20 723
Achats et charges externes	3.4.1	-8 409	-8 784
Charges de personnel		-9 038	-8 358
Impôts et taxes		-905	-858
Autres produits et charges opérationnels		49	48
EBITDA		3 121	2 771
Dotations aux amortissements	4.2.5	-2 097	-1 999
Variation nette des provisions	3.4.2	-451	-24
Résultat opérationnel courant		573	747
Résultat de cession d'actifs	4.2.6	14	31
Pertes de valeur	4.3	3	-11
Résultat opérationnel		590	767
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		7	20
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		597	788
Coût financier net des avantages du personnel		-54	-143
Coût de l'endettement financier net et autres	5.1	-327	-372
Résultat financier		-381	-516
Résultat des activités ordinaires avant impôt		216	272
Impôt sur les résultats		-41	-82
Résultat net des activités ordinaires		174	191
Résultat net d'impôt des activités abandonnées		-	-
Résultat net de la période		174	191
Résultat net - Part du groupe		143	158
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		31	33

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>	30/06/2024	30/06/2023
Résultat net de la période	174	191
Variation des écarts de conversion	47	-1
Impôts sur variation des écarts de conversion	0	-1
Variation des instruments de dettes à l'actif à la juste valeur par capitaux propres	0	0
Impôts sur variation de valeur des instruments de dettes à la juste valeur par capitaux propres	0	0
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	21	-297
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	-1	0
Variation de juste valeur des coûts de couverture	24	55
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	1	0
Total des éléments qui seront reclassés (ou recyclables) ultérieurement en résultat net	92	-245
Ecarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	83	62
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies	-11	-22
Variation de valeur des instruments de capitaux propres à la juste valeur par capitaux propres	0	0
Quote-part dans les autres éléments du résultat global non recyclables des entreprises mises en équivalence	-1	0
Total des éléments qui ne seront pas reclassés (ou non recyclables) ultérieurement en résultat net	72	40
Total des gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	164	-205
Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres de la période	338	-15
<i>Dont part du Groupe (ou des propriétaires de la société mère)</i>	<i>283</i>	<i>-50</i>
<i>Dont part des intérêts minoritaires (ou des participations ne donnant pas le contrôle)</i>	<i>55</i>	<i>36</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	30/06/2024	31/12/2023
Écarts d'acquisition	4.1	3 479	3 463
Immobilisations incorporelles	4.2.1	2 114	2 122
Immobilisations corporelles	4.2.2	53 840	54 201
Droits d'utilisation relatifs aux contrats de location	4.2.3.1	4 259	4 202
Actifs financiers non courants		34 233	34 961
Titres mis en équivalence		774	851
Impôts différés actifs		4 371	4 363
Actifs non courants		103 071	104 163
Stocks et en-cours		1 968	1 755
Créances d'exploitation	4.4.2	11 321	10 932
Actifs d'exploitation		13 290	12 686
Actifs financiers courants		1 908	4 432
Trésorerie et équivalents de trésorerie		6 901	8 973
Actifs courants		22 099	26 092
Actifs détenus en vue d'être cédés	4.5	75	-
Total de l'actif		125 244	130 255

PASSIF CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	30/06/2024	31/12/2023
Capital		1 000	1 000
Réserves consolidées		24 940	25 242
Résultat Groupe		143	1 310
Capitaux propres - Part du Groupe		26 083	27 552
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		64	77
Capitaux Propres totaux		26 147	27 629
Engagements envers le personnel non courants	4.6	2 629	2 156
Provisions non courantes	4.7	1 033	1 004
Passifs liés à des immobilisations données en concession		2 243	2 267
Passifs financiers non courants		63 429	63 557
Obligations locatives non courantes	4.2.3.2	3 380	3 322
Impôts différés passifs		231	227
Passifs non courants		72 946	72 534
Engagements envers le personnel courants	4.6	153	155
Provisions courantes	4.7	181	203
Dettes d'exploitation	4.4.2	21 244	19 784
Passifs d'exploitation		21 578	20 142
Passifs financiers courants		3 521	8 881
Obligations locatives courantes	4.2.3.2	1 052	1 069
Passifs courants		26 151	30 092
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés	4.5	-	-
Total du passif et des capitaux propres		125 244	130 255

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 01/01/2023	1 000	4 079	78	-72	-197	-27	35	22 652	27 548	75	27 623
Résultat net de la période	0	0	0	0	0	0	0	158	158	33	191
Gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	0	0	43	0	-7	-298	55	-1	-208	3	-205
Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	0	0	43	0	-7	-298	55	157	-50	36	-15
Dividendes versés (*)	0	0	0	0	0	0	0	-785	-785	0	-785
Dividendes des filiales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-18	-18
Variations de périmètre, des minoritaires et des engagements de rachat de minoritaires (**)	0	0	0	0	0	0	0	-6	-6	-24	-30
Autres variations (***)	0	71	1	0	0	0	0	-65	6	1	7
Capitaux propres publiés au 30/06/2023	1 000	4 150	123	-74	-204	-325	89	21 954	26 714	69	26 783
Capitaux propres publiés au 31/12/2023	1 000	4 150	23	-74	-216	-206	89	22 787	27 552	77	27 629
Résultat net de la période		0	0	0	0	0	0	143	143	31	174
Gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	0	0	56	0	40	20	24	0	140	24	164
Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	0	0	56	0	40	20	24	143	283	55	338
Dividendes versés (*)	0	0	0	0	0	0	0	-1 710	-1 710	0	-1 710
Dividendes des filiales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-14	-14
Variations de périmètre, des minoritaires et des engagements de rachat de minoritaires (**)	0	0	0	0	0	0	0	-49	-49	-55	-104
Autres variations	0	0	0	0	0	11	0	-2	8	0	8
Capitaux propres publiés au 30/06/2024	1 000	4 150	79	-75	-176	-176	112	21 169	26 083	64	26 147

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

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

(***) En 2023 dont affectation à la réserve légale pour 71M€.

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

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

En millions d'euros	Notes	30/06/2024	30/06/2023
Résultat net de la période		174	191
Éliminations :			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées		-7	-20
de la charge (produit) d'impôt différé		-14	12
des amortissements, pertes de valeur et provisions		2 577	2 181
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)		77	48
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution		-20	-34
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt		2 787	2 377
Éliminations :			
de la charge (produit) d'impôt courant		56	69
du coût de l'endettement financier net hors variation de juste valeur		260	313
des produits de dividendes		-5	-2
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt		3 099	2 757
Incidence de la variation du BFR	4.4.1	609	1 827
Impôts (décaissés) encaissés		-93	-64
Dividendes reçus		26	5
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		3 641	4 525
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise		5	-1 047
Cessions de filiales nettes de la trésorerie cédée		-23	-5
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.2.4	-3 716	-3 553
Intérêts d'emprunts capitalisés	4.2.4	-60	-74
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		40	140
Nouveaux actifs financiers de concession	3.3	-1 124	-1 026
Encaissement sur actifs financiers de concession	3.3	1 110	715
Encaissement des créances financières de location		1	1
Acquisition d'actifs financiers		-1	-1
Variation des prêts et avances consentis		182	-12
Variation des actifs de trésorerie		-17	-86
Subventions d'investissement reçues	4.2.2	2 926	2 774
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		-678	-2 173

En millions d'euros	Notes	30/06/2024	30/06/2023
Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres		-1	0
Émission d'emprunts	5.2	2 140	1 687
Remboursements d'emprunts nets des créances CDP - Caisse de la dette publique	5.2	-4 067	-4 089
Encaissements sur créances PPP - Partenariats publics privés	5.2	23	40
Décaissements sur dettes PPP - Partenariats publics privés	5.2	-42	-42
Intérêts financiers nets versés	5.2	-297	-367
Remboursements des obligations locatives	4.2.3.2	-574	-532
Intérêts payés sur obligations locatives	4.2.3.2	-95	-89
Dividendes payés à l'actionnaire du Groupe	5.3	-1 710	-785
Dividendes payés aux minoritaires		-8	-27
Variation des dettes de trésorerie	5.2	-422	178
Variation des dérivés		0	71
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		-5 054	-3 954
Incidence de la variation des taux de change		7	-11
Incidence des variations de juste valeur		-37	21
Variation de trésorerie		-2 121	-1 593
Trésorerie d'ouverture		8 620	9 486
Trésorerie de clôture		6 498	7 893

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

NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS

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

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

1. RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

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

Les comptes consolidés semestriels de la période allant du 1er janvier 2024 au 30 juin 2024 ont été arrêtés par le conseil d'administration de la Société nationale SNCF du 25 juillet 2024.

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.

Le terme « 6 entités SNCF » désigne les sociétés (hors filiales) SNCF SA, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, SNCF Voyageurs, FRET SNCF et le GIE SNCF Optim'services.

1.1 APPLICATION DES IFRS

Les principes comptables retenus pour l'élaboration des comptes consolidés semestriels au 30 juin 2024 du Groupe SNCF sont ceux retenus pour l'exercice clos au

31 décembre 2023 adaptés des nouvelles normes et interprétations adoptées par la Commission Européenne et applicables.

Les comptes consolidés semestriels au 30 juin 2024 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 2023.

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 2024 ;
- des options retenues et exemptions utilisées pour l'établissement des comptes de la période close au 30 juin 2024. Les méthodes d'évaluation spécifiques aux arrêts intermédiaires sont décrites en note 1.2.

1.1.1 Normes et interprétations applicables aux comptes consolidés semestriels ouverts à compter du 1er janvier 2024

Les amendements aux normes et interprétations ainsi que les nouvelles normes publiées et applicables à compter du 1er janvier 2024 qui concernent plus particulièrement les comptes consolidés semestriels du Groupe sont les suivants :

Norme ou interprétation	Description résumée	Impacts
Amendements IAS1 « Classement des passifs en tant que passifs courants et non courants » et « Passifs non courants assortis de clauses restrictives »	Publication par l'IASB : 31 octobre 2022 Homologation par l'UE : règlement (UE) 2023-2822 du 19 décembre 2022. Les amendements précisent qu'une entité doit classer en non courant les seuls passifs qu'elle ne sera pas obligée de régler dans les douze mois suivant la date de clôture et qu'en cas de clause restrictive (covenant), le passif ne sera classé en courant que si la clause restrictive a trouvé à s'appliquer antérieurement à la clôture. En cas de risque d'application future de la clause restrictive, l'entité est juste tenue de produire une information en annexe.	Aucun passif non courant assorti de clause restrictive ne nécessite un reclassement en passif courant ni ne présente un risque probable de reclassement.
Amendement à la norme IFRS 16 « Obligation locative découlant d'une cession-bail »	Publication par l'IASB : 22 septembre 2022 Homologation par l'UE : règlement (UE) 2023-2579 du 20 novembre 2023. L'amendement précise pour les ventes d'actifs repris à bail les modalités de reconnaissance du droit d'utilisation et du passif locatif de manière à ce que ne soit pas comptabilisé le profit ou la perte réalisée sur le droit d'utilisation conservé.	Aucune opération matérielle de cession-bail au sens d'IFRS 15 n'a été réalisée au sein du groupe qui nécessiterait d'ajuster les droits d'utilisation ou le passif locatif.
Amendement à la norme IAS 7 « Accords de financement de fournisseurs »	Publication par l'IASB : 23 mai 2023 Homologation par l'UE : règlement (UE) 2024-1317 du 15 mai 2024 L'entité doit fournir des informations sur ses accords de financement de fournisseurs permettant aux utilisateurs des états financiers d'évaluer l'incidence de ces accords sur ses passifs et ses flux de trésorerie ainsi que sur son exposition au risque de liquidité.	Aucun accord matériel de financement de fournisseurs n'a été contracté au sein du groupe.
Amendement à la norme IAS 12 « Régime d'imposition minimale mondiale »	Publication par l'IASB : 25 mai 2023 Homologation par l'UE : 8 novembre 2023 La directive UE 2022-2523 du 14/12/2022 met en place un régime d'imposition minimale mondiale, pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2024. L'amendement IAS 12 indique qu'il ne sera temporairement pas reconnu d'impôt différé lié à cet impôt complémentaire.	La revue des activités du groupe met en évidence que l'imposition au titre de l'imposition minimale mondiale ne sera pas matérielle.

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation de normes et interprétations d'applications obligatoires à compter d'un exercice postérieur au 31 décembre 2023 qu'elles soient ou non adoptées par la Commission Européenne.

1.1.2 Description des principes comptables retenus

Les principes comptables retenus sont décrits dans les notes concernées des comptes consolidés de l'exercice 2023. 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.

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 2024, cette estimation conduit à constater un taux effectif d'impôt de 0% au niveau du groupe d'intégration fiscale en France et à ne pas faire évoluer les montants d'impôts différés reconnus.

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, sauf pour les nouveaux engagements pris sur la période qui font l'objet d'une évaluation actuarielle à la date de clôture. Une revue complète des hypothèses actuarielles a été réalisée au 30 juin 2024 pour les 6 entités SNCF qui sont les principales entités contributrices du Groupe SNCF sur le poste Avantages du personnel.

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 comptabilisé une charge d'impôt courant égale à 50% du montant estimé au titre de l'exercice 2024. Ce montant est non significatif au 30 juin 2024.

1.2.2 Impôts sur les résultats

2. FAITS MARQUANTS

2.1 FAITS MARQUANTS DU PREMIER SEMESTRE 2024

2.1.1 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, de 23 flux dits « trains entiers dédiés » en facilitant la reprise de ces flux par exemple en cédant parallèlement des locomotives. 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 si possible à des tiers (notamment biens immobiliers, et matériels roulants) conduisant à diminuer de 40% en valeur de marché la valeur des actifs de la nouvelle entreprise ferroviaire par rapport à l'ensemble des actifs de FRET SNCF au 31/12/2021, et l'ouverture à moyen terme, à des tiers minoritaires, du capital de Rail Logistics Europe, intégrant les 2 nouvelles structures.

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.

En 2023, la mise en œuvre de la discontinuité a commencé par la reprise de flux dédiés par d'autres opérateurs de transport ferroviaire. Au 01/01/2024, Fret SNCF a déjà cessé l'exploitation de 15 flux.

Au 30 juin 2024, la totalité des flux ont trouvé un repreneur, à l'exception d'un contrat qui a été renouvelé jusqu'au 31/12/2024. A cette date également, aucune locomotive n'a fait l'objet d'une demande de rachat par les opérateurs repreneurs.

Les cessions des 39 locomotives propriété de SNCF FRET utilisées pour les flux dédiés pourront intervenir en 2024 ou au-delà.

Les comptes du groupe ne présentent donc pas d'impact significatif de ces mesures de discontinuité.

2.1.2 Accord sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière

Un accord sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière a été signé le 22 avril 2024, en substitution à l'accord relatif aux cessations progressives d'activité de 2008.

Les impacts sont présentés en note Engagements envers le personnel.

2.1.3 Projet de cession de Systra

Le 20 juin 2024, le Conseil d'Administration de SNCF SA a arrêté le principe d'une cession partielle de sa participation dans sa filiale Systra à hauteur de 23,4%. Au terme de l'opération envisagée, SNCF SA gardera une participation de 20% et exercera une influence notable. Au 30 juin 2024, conformément aux dispositions de la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées », la quote-part en cours de cession des titres mis en équivalence de cette filiale est reclassée sur la ligne « Actifs détenus en vue d'être cédés » (note 4.5). La cession reste soumise à la validation de plusieurs autorités régulatrices, parmi lesquelles l'Autorité de la Concurrence et le ministre de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique en France, ainsi que, dans certains pays où Systra exerce son activité, les Autorités contrôlant les Concentrations et Investissements Étrangers.

2.1.4 Mise en service du projet EOLE

Le 3 mai 2024, le prolongement du RER E vers l'Ouest de l'Île-de France a été inauguré. La mise en service commerciale le 6 mai de ce prolongement a été réalisée et met à disposition de l'exploitant trois nouvelles gares desservies par un tunnel de 8 kms entre la gare Saint-Lazare et Nanterre. Ainsi, les actifs du projet Eole mis en service sur ce premier semestre représentent 3,1 Mds €. Les subventions correspondantes à hauteur de 91% ont été également mises en service.

2.1.5 Perte par Keolis du contrat d'exploitation des tramways de Melbourne (Australie)

Keolis a été informé le 28 juin 2024 que Keolis Downer, la joint-venture australienne avec Downer, n'était pas renouvelée par le Department of Transport and Planning du Victoria pour le prochain contrat pour l'exploitation et la maintenance du réseau de tramway de Melbourne.

2.2 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

2.2.1 Acquisition par Keolis au Canada d'un réseau d'autocars

Keolis a signé un accord avec Student Transportation of America (STA), pour l'acquisition de deux divisions commerciales, Transit et Motorcoach, de Pacific Western Transportation (PWT). STA est une société canadienne de transport scolaire créée en 1957 qui a fait l'acquisition de Pacific Western Transportation (PWT) en 2022.

Cette acquisition, qui s'inscrit pleinement dans notre stratégie de croissance rentable, permet à Keolis de se positionner de manière ciblée pour renforcer sa position d'acteur majeur des transports publics en Amérique du Nord. La réalisation de cette transaction reste toutefois soumise aux conditions suspensives usuelles et aux autorisations réglementaires de rigueur au Canada.

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 44 entreprises ferroviaires circulant sur le réseau ferré national et 19 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 technicentres 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 VIIA).

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

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

3.1.2 Indicateurs présentés

Les principaux indicateurs présentés pour chaque secteur sont les suivants :

– **Le chiffre d'affaires externe**, excluant les transactions avec les autres secteurs du Groupe.

– **Le chiffre d'affaires interne** constitué des transactions entre les secteurs.

– **L'EBITDA tel que défini par le groupe.**

– **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

	30/06/2024						
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	1 449	2 480	3 929	887	274	2 696	18 954
SNCF Gares & Connexions	228	744	972	221	256	464	1 159
Éliminations intra-métier		-248	-248				
Gestionnaire d'infrastructure	1 677	2 976	4 653	1 109	530	3 160	20 114
Transilien	1 796	169	1 965	99	-134	655	-827
TER	3 028	168	3 196	177	-171	555	-2 146
TGV - Intercités	4 785	211	4 996	622	297	342	1 519
Direction industrielle	49	1 177	1 226	76	64	49	390
Autres	5	415	420	0	27	18	2 410
Éliminations intra-métier		-1 702	-1 702				
Voyageurs	9 662	438	10 101	973	84	1 619	1 347
Keolis	3 672	86	3 759	244	94	100	772
Geodis	5 468	72	5 540	586	81	81	2 185
Rail Logistics Europe	873	44	917	87	37	37	67
Autres	-	-	-	2	-	-	-303
Éliminations intra-métier		-10	-10				
Marchandises & Logistique	6 341	106	6 447	675	118	117	1 949
SNCF Immobilier	43	438	481	96	15	21	-70
Corporate	30	667	697	25	24	24	-103
Éliminations inter-secteurs		-6 671	-6 671				
Total	21 426	-	21 426	3 121	865	5 042	24 008

	30/06/2023							31/12/2023
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	19 263	
SNCF Gares & Connexions	190	692	882	169	195	422	1 064	
Éliminations intra-métier		-191	-191					
Gestionnaire d'infrastructure	1 672	2 628	4 300	848	498	2 860	20 327	
Transilien	1 746	174	1 919	150	227	502	-646	
TER	2 722	164	2 885	95	-151	607	-1 336	
TGV - Intercités	4 382	173	4 555	584	314	377	2 484	
Direction industrielle	42	1 001	1 043	64	72	61	301	
Autres	42	523	565	10	6	6	-603	
Éliminations intra-métier		-1 634	-1 634					
Voyageurs	8 933	400	9 334	902	468	1 552	200	
Keolis	3 402	86	3 488	282	58	81	870	
Geodis	5 871	64	5 934	585	96	91	2 087	
Rail Logistics Europe	800	38	838	25	17	26	13	
Autres	-	-	-	2	-	-	-298	
Éliminations intra-métier		-8	-8					
Marchandises & Logistique	6 671	93	6 764	612	113	116	1 803	
SNCF Immobilier	18	492	510	86	7	8	-77	
Corporate	26	574	599	41	19	19	1 076	
Éliminations inter-secteurs		-6 107	-6 107					
Total	20 723	-	20 723	2 771	1 164	4 637	24 199	

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 :

En millions d'euros	30/06/2024	30/06/2023	Variation	Secteurs
Produits des activités ordinaires liés au transport de voyageurs	4 259	3 930	329	TGV - Intercités
Produits des activités liés au transport de marchandises	4 810	4 770	40	Métier Marchandises & Logistique
Autres prestations annexes de transport	1 533	1 909	-375	TGV - Intercités, Métier Marchandises & Logistique
Rémunérations perçues des Autorités organisatrices de transport au titre des activités conventionnées	8 577	7 927	650	Transilien, TER, Keolis, Intercités
Redevances liées à la gestion du réseau ferroviaire	1 348	1 325	22	SNCF Réseau
Revenus tirés de la gestion des gares	228	191	37	SNCF Gares & Connexions
Revenus locatifs immobiliers (hors loyers tirés des gares)	41	46	-5	Métier Marchandises & Logistique, TGV - Intercités, Corporate
Revenus locatifs de matériel de transport	17	15	2	Métier Marchandises & Logistique, Transilien, TER, Keolis
Prestations d'entretien et de maintenance	99	90	9	Tous secteurs
Autre chiffre d'affaires	514	520	-6	Tous secteurs
Chiffre d'affaires par principales lignes de services	21 426	20 723	703	
Clients du secteur public (collectivités publiques)	9 983	9 218	765	
Clients particuliers	4 398	3 935	463	
Clients entreprises du secteur privé	7 045	7 570	-525	
Chiffre d'affaires par type de clients	21 426	20 723	703	
Transfert immédiat ou n'excédant pas un jour	5 917	5 614	303	
Transfert en continu sur une période n'excédant pas un an (logistique, transport de marchandises et rémunérations provenant des AO)	15 318	14 932	385	
Transfert en continu sur une période excédant un an (activités immobilières, certaines activités de gestion de gares...)	191	176	15	
Chiffre d'affaires par rythme de reconnaissance	21 426	20 723	703	

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>	30/06/2024	30/06/2023	Variation
Prestations avec les AO	7 487	6 774	713
Recettes liées à la vente des billets aux usagers	938	1 019	-81
Prestations avec l'État en tant qu'AO des Trains d'Équilibre du Territoire	130	107	23
Produits d'intérêt sur actifs financiers de concession	22	27	-5
Effets sur le chiffre d'affaires (*)	8 577	7 927	650
Nouveaux actifs financiers de concession	-1 124	-1 026	-98
Encaissements sur actifs financiers de concession	1 110	715	394
Effets sur les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	-14	-311	296
(*) dont chiffre d'affaires Keolis	3 482	3 220	262
dont chiffre d'affaires SNCF Voyageurs	5 095	4 707	388
<i>en millions d'euros</i>	30/06/2024	31/12/2023	Variation
Actifs incorporels de concession	105	99	6
Actifs financiers de concession non courants	1 349	1 383	-35
Effets sur les actifs non courants	1 454	1 483	-29

Les produits des transactions avec les AO ont été générés par les contributions des AO au titre des activités de transport conventionnées de Keolis et SNCF Voyageurs (TER, Transilien et Intercités).

Les produits de vente des billets directement aux voyageurs concernent les activités TER et Intercités.

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 de Transilien 632 M€, TER 447 M€, Intercités 37 M€ et Keolis 9 M€. Dans les cas où ces investissements font l'objet de subventions, ces dernières sont présentées au niveau de la ligne « encaissements sur actifs financiers de concession » et viennent minorer l'actif financier de concession au bilan. L'augmentation des encaissements sur actifs financiers de concession s'explique par des subventions perçues d'avance par Transilien à hauteur de 331 M€ au 30 juin 2024,

Les investissements en bien de retour nets des encaissements reçus des accords de concession de services résultent en un besoin de trésorerie de 14 M€.

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>	30/06/2024	30/06/2023	Variation
Sous-traitance	-3 838	-4 009	170
Péages Eurotunnel et autres	-502	-462	-40
Autres achats et charges externes	-3 544	-3 562	18
Énergies de traction	-525	-752	227
Achats et charges externes	-8 409	-8 784	374

La baisse des achats et charges externes de 374 M€ s'explique principalement d'une part, par une diminution de la sous-traitance chez Geodis en lien avec une baisse de leur activité et d'autre part, par une baisse du coût de l'énergie.

3.4.2 Variation des dotations nettes aux provisions

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2024	30/06/2023
Dotations / reprises liées aux avantages du personnel	-459	-22
Dotations / reprises liées aux provisions pour risques et charges (*)	7	-2
Variation nette des provisions	-451	-24
(*) voir note Provisions		

La variation nette aux provisions liées aux avantages du personnel concerne essentiellement les 6 entités SNCF qui représentent environ 90% des engagements envers le personnel.

Elle résulte principalement de la dotation de la provision de 758 M€ (coûts des droits acquis) relative à l'accord du 22 avril 2024 relatifs aux dispositifs d'accompagnement de fin de carrière et de la reprise de provision de 277 M€ relative aux cessations anticipées d'activité résultant de l'accord de 2008, auquel l'accord du 22 avril 2024 se substitue.

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 2023	3 031	-341	2 690
Acquisitions	810	-	810
Pertes de valeur	-	-	-
Cessions	-7	0	-7
Conversion	-29	0	-29
Autres variations	0	-0	0
Au 31 décembre 2023	3 804	-341	3 463
Au 1er janvier 2024	3 804	-341	3 463
Acquisitions	-23	-	-23
Pertes de valeur	-	-	-
Cessions	-1	1	-
Conversion	38	0	38
Autres variations	-0	-	-0
Au 30 juin 2024	3 818	-340	3 479

En 2023, l'augmentation de 810 M€ s'expliquait par les acquisitions du groupe Trans-O-Flex en Allemagne, ITS en Suisse, d'actifs chez Southern Companies aux Etats-Unis et de Transports Dévoluy en France par Geodis ainsi que par l'ajustement des écarts d'acquisition provisoires de Geodis Logistics Singapore et de Need it Now Delivers suite à l'évaluation définitive des actifs et des passifs identifiés (note 4.2.1).

L'impact des acquisitions 2023 sur le tableau de flux de trésorerie a été de -1048 M€.

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

En 2024, les écarts d'acquisition de ITS et Southern Companies, sociétés acquises en 2023, ont été actualisés à la suite de la finalisation des travaux d'identification des immobilisations incorporelles. Ils ont ainsi été affectés aux relations clientèles.

À la clôture de la période, les écarts d'acquisition comptabilisés par le groupe se répartissent de la manière suivante :

En millions d'euros	30/06/2024	31/12/2023	Variation
Keolis	638	636	1
SNCF Voyageurs	411	402	10
<i>dont UGT Eurostar Group</i>	411	401	10
Marchandises & Logistique	2 427	2 423	4
<i>dont UGT Geodis</i>	2 391	2 387	4
<i>dont Autres entreprises ferroviaires</i>	36	36	-
SNCF Réseau	1	1	0
SNCF Gares & Connexions	1	1	0
Corporate SNCF	0	0	-
Total	3 479	3 463	15

4.2 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

4.2.1 Immobilisations incorporelles

En millions d'euros	Notes	30/06/2024			31/12/2023		
		Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Concessions, brevets, logiciels		3 337	-2 783	554	3 244	-2 657	588
Actifs incorporels de concession	3.3	166	-60	105	156	-56	99
Autres immobilisations incorporelles		2 579	-1 515	1 064	2 529	-1 448	1 081
Immobilisations incorporelles en cours		436	-46	391	399	-45	354
Total		6 518	-4 404	2 114	6 328	-4 206	2 122

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 31/12/2022	655	94	880	378	2 007
Acquisitions et production immobilisée	46	-	26	281	354
Cessions	-10	-	0	3	-7
Amortissements et quote-part de subventions virée au résultat	-288	-21	-105	-	-414
Dépréciations/pertes de valeur	-143	-	-14	-13	-170
Variations de périmètre	5	-	261	-0	266
Ecarts de conversion	-1	-	2	0	2
Mise en service	285	0	16	-302	-
Autres variations	37	26	14	7	84
Valeur nette comptable au 31/12/2023	588	99	1 081	354	2 122
Acquisitions et production immobilisée	14	-	2	138	155
Cessions	-3	-	-0	-	-4
Amortissements et quote-part de subventions virée au résultat	-142	-10	-56	-	-208
Dépréciations/pertes de valeur	0	-	0	-5	-4
Variations de périmètre	0	-	12	-	12
Ecarts de conversion	0	-	13	0	13
Mises en service	88	-	-	-86	2
Autres variations	9	16	13	-12	27
Valeur nette comptable au 30/06/2024	554	105	1 064	391	2 114

En 2024, les variations de périmètre correspondent à la finalisation des travaux d'identification des immobilisations incorporelles entrepris l'année précédente dans le cadre des acquisitions.

En 2023, les impacts relatifs aux variations de périmètre concernent principalement les marques, la clientèle et les droits contractuels identifiés lors de regroupements d'entreprises.

4.2.2 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles se ventilent comme suit par catégories :

En millions d'euros	30/06/2024			31/12/2023		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immeubles de placement	276	-20	256	276	-20	256
Terrains et constructions	30 808	-13 491	17 317	29 295	-13 155	16 140
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	71 574	-28 482	43 092	66 992	-27 774	39 218
Instal. technique, électrique, télécom. et de signalisation, matériel, outillage, et autres immobilisations (ITMO et autres)	34 041	-18 509	15 532	33 585	-17 940	15 645
Matériel de transport	25 640	-18 600	7 040	26 083	-18 762	7 321
Immobilisations corporelles en cours	17 198	-35	17 164	20 199	-29	20 170
Total Brut	179 537	-79 136	100 400	176 431	-77 680	98 750
Subventions d'investissement	56 470	-9 911	46 560	54 823	-10 273	44 550
Total Brut	123 066	-69 226	53 840	121 608	-67 407	54 201

Les subventions d'investissement se décomposent de la façon suivante :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2024	31/12/2023
<i>Subventions Gestionnaire d'infrastructure</i>		
Subventions de développement sur immobilisations en cours	7 624	10 162
Subventions de développement sur immobilisations en service (*)	27 458	24 314
Subventions de régénération sur immobilisations en service (*)	8 601	7 355
Subventions de régénération	1 515	1 397
<i>Subventions autres secteurs</i>		
Autres subventions (*)	1 362	1 322
TOTAL	46 560	44 550

(*) Nettes de reprises

La variation du poste Subventions sur immobilisations en cours du secteur Gestionnaire d'infrastructure se présente comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	Montant Brut au 31/12/2023	Augmentations	Mises en service	Reclassements	Montant Brut au 30/06/2024
Subventions sur immobilisations en cours	10 162	1 150	-3 688	-	7 624

La répartition des subventions d'investissement sur immobilisations en service du secteur Gestionnaire d'infrastructure se présente de la façon suivante :

<i>en millions d'euros</i>	Immobilisations incorporelles	Terrains et constructions	Voies, terrassment, ouvrages d'art et passages à niveaux	ITMO, électrification, télécom & autres	Total
Valeur nette comptable au 31/12/2023	0	3 657	16 935	3 722	24 313
Mises en service de subventions sur l'exercice	-	1 036	2 573	79	3 688
Cessions/Mises au Rebut	-	0	1	-0	1
Quote part de subventions virée au résultat	-	-142	-224	-179	-545
Valeur nette comptable au 30/06/2024	-0	4 550	19 286	3 622	27 458

Les flux des subventions d'investissement reçues se décomposent comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2024	31/12/2023
Appels de subventions	2 771	4 724
Variation des créances sur subventions	155	318
Subventions d'investissement reçues	2 925	5 042

Les appels de subventions de la période au titre des projets d'installations fixes et des projets d'infrastructure ferroviaires (de développement et de régénération) s'élèvent à 2 730M€. Les appels de subventions au titre des projets relatifs au matériel ferroviaire s'élèvent à 41M€.

L'évolution du poste Immobilisations corporelles, 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'investissement (*)	Total net de subvention
Valeur nette comptable au 31/12/2022	256	14 949	36 776	14 838	7 754	20 350	-41 772	53 150
Acquisitions et Production immobilisée	-	55	-	159	91	7 622	-4 724	3 203
Cessions	-	-56	-9	-32	-63	-15	17	-156
Amortissements et quote-part de subventions virée au résultat	-	-764	-1 337	-1 233	-804	-	1 536	-2 602
Dépréciations/pertes de valeur	-	148	-45	31	26	0	-	161
Variation de périmètre	-	66	-	18	4	0	-0	89
Ecart de conversion	-	2	-	-6	15	1	0	11
Mises en service	-	1 847	3 832	1 821	300	-7 801	-	-
Autres variations	-	-108	0	48	-2	13	393	344
Valeur nette comptable au 31/12/2023	256	16 140	39 218	15 645	7 321	20 170	-44 550	54 201
Acquisitions et Production immobilisée	-	9	-	56	-9	3 707	-2 771	992
Cessions	-	-8	1	-9	-7	-1	2	-22
Amortissements et quote-part de subventions virée au résultat	-	-398	-709	-613	-390	-	768	-1 343
Dépréciations/pertes de valeur	-	13	-	2	-9	-0	-	7
Variation de périmètre	-	0	-	0	6	12	-	18
Ecart de conversion	-	2	-	4	20	2	0	28
Mises en service	-	1 552	4 582	435	49	-6 618	-	-0
Autres variations	-	8	0	12	58	-109	-9	-40
Valeur nette comptable au 30/06/2024	256	17 317	43 092	15 532	7 040	17 164	-46 560	53 840

(*) y compris subventions d'investissement sur immobilisations en cours

La variation des différentes rubriques d'immobilisations corporelles au 30 juin 2024 résulte notamment des acquisitions d'immobilisations et de la production immobilisée de l'exercice pour 3 763 M€ (cf. note 4.2.4) ainsi que des variations de subventions d'investissements associées.

Les mises en service intègrent notamment les actifs du projet EOLE mis en service le 6 mai 2024, notamment le tunnel de la section jusqu'à Nanterre et les gares de Porte Maillot, de La défense et de Nanterre la Folie, pour une valeur brute de 3,1 Mds€, subventionnés à hauteur de 91%.

4.2.3 Contrats de location

4.2.3.1 Droits d'utilisation

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

En millions d'euros	30/06/2024			31/12/2023		
	Brut	Amortissements et dépréciations	Net	Brut	Amortissements et dépréciations	Net
Terrains et constructions	4 903	-2 451	2 452	4 678	-2 235	2 443
Matériel de transport	3 127	-1 654	1 473	2 674	-1 229	1 445
Autres	545	-211	334	498	-184	314
Total	8 575	-4 316	4 259	7 850	-3 648	4 202

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 :

En millions d'euros	Terrains et constructions	Matériel de transport	Autres	Total
Valeur nette comptable au 31/12/2022	2 405	1 397	148	3 950
Nouveaux contrats de location	412	412	239	1 063
Résiliations et fins de contrats	-27	-25	0	-51
Dotations aux amortissements	-616	-416	-80	-1 111
Pertes de valeur	-6	-	-0	-7
Variations de périmètre	187	22	8	218
Autres variations (modifications de contrats, réévaluations d'hypothèses, écarts de conversion...)	89	55	-2	141
Valeur nette comptable au 31/12/2023	2 443	1 445	314	4 202
Nouveaux contrats de location	240	196	61	497
Résiliations et fins de contrats	-19	-13	0	-32
Dotations aux amortissements	-314	-211	-48	-574
Pertes de valeur	-	-	-	-
Variations de périmètre	3	-	-0	3
Autres variations (modifications de contrats, réévaluations d'hypothèses, écarts de conversion...)	101	54	7	162
Valeur nette comptable au 30/06/2024	2 452	1 473	334	4 259

Les nouveaux contrats de la période concernent essentiellement le périmètre Geodis (258 M€). Il s'agit essentiellement de nouveaux sites d'entreposage. Le montant des Autres variations correspond principalement à des réévaluations de contrats (révision de durée et/ou de loyer) pour +138 M€ et à l'impact des écarts de conversion pour +27 M€.

4.2.3.2 Obligations locatives

Les obligations locatives comptabilisées en contrepartie des droits d'utilisation présentent l'évolution suivante :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2024
Au 1er janvier	4 391
Nouveaux contrats	497
Remboursements	-574
Intérêts capitalisés	102
Intérêts payés	-95
Variations de périmètre	-62
Autres variations (réévaluation des loyers ou de la durée des contrats, variation des taux de change, autres...)	173
Au 30 juin (*)	4 432
(*) Dont obligations locatives non courantes	3 380
Dont obligations locatives courantes	1 052

Le montant total des sorties de trésorerie au titre des contrats de location s'établit à 670 M€ (dont 574 M€ de remboursement de capital et 95 M€ de paiements d'intérêts).

4.2.4 Investissements

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

<i>En millions d'euros</i>	30/06/2024	30/06/2023
Immobilisations incorporelles	-155	-163
Immobilisations corporelles	-3 703	-3 374
Intérêts d'emprunts capitalisés	-60	-74
Total acquisitions	-3 918	-3 611
Variation BFR d'investissement	142	-16
Flux d'investissement corporels et incorporels	-3 776	-3 627

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

- les infrastructures ferroviaires pour un montant de 2630 M€, dont 60 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 457 M€, relatifs notamment à la modernisation et la mise en accessibilité des gares, aux projets régionaux de développement financés par le contrat Plan-État-Région (CPER) et au projet EOLE ;
- l'acquisition et la rénovation de matériel ferroviaire et routier pour un total de 334 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 :

<i>En millions d'euros</i>	30/06/2024	30/06/2023	Variation
Dotations aux amortissements - Immobilisations incorporelles	-209	-191	-18
Dotations aux amortissements - Immobilisations corporelles	-2 107	-1 999	-107
Dotations aux amortissements - Droits d'utilisation	-574	-543	-31
Subventions reprises en résultat	768	710	58
Reprise des passifs liés à des immobilisations de concession hors IFRIC 12	24	24	-
Dotations aux amortissements	-2 097	-1 999	-97

4.2.6 Résultat de cession d'actifs

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

<i>En millions d'euros</i>	30/06/2024	30/06/2023	Variation
Cession d'actifs incorporels	-1	-0	-1
Cession d'actifs corporels	11	12	-1
Cession des droits d'utilisation	0	1	-0
Cession d'actifs financiers (*)	4	19	-15
Résultat de cession d'actifs	14	31	-17

(*) y compris impact des cessions de titres d'entités préalablement consolidées par intégration globale et mises en équivalence.

En 2024, le résultat sur cessions d'actifs corporels comprend principalement les opérations de SNCF Réseau et de Rail Logistics Europe.

En 2023, la ligne « cession d'actifs financiers » comprenait 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€ résultait 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	30/06/2024	30/06/2023	Variation
Immobilisations corporelles et incorporelles	-2	-10	9
Autres	4	-1	5
Pertes de valeur	3	-11	13

4.3.1 Éléments de contexte

Les analyses menées sur l'évolution de l'actif net, des paramètres macroéconomiques et la réalisation des trajectoires financières retenues pour les derniers tests permettent de conclure à l'absence d'indices de variation de valeur au 30/06/2024.

Les UGT Geodis, Keolis et Eurostar Group réaliseront un test de valeur dans le cadre de la clôture annuelle en présence d'écart d'acquisition.

Concernant les UGT Infrastructure et SNCF Gares & Connexions qui présentaient un actif net proche de la valeur recouvrable au 31/12/2023, les développements réalisés ci-après confortent le Groupe quant au maintien des grands équilibres économiques sous-tendant la valorisation réalisée lors du dernier test de valeur.

4.3.1.1 UGT Infrastructure

Le test de valeur sur les actifs de l'UGT Infrastructure, réalisé dans le cadre de la clôture au 31 décembre 2015, avait conduit à les déprécier de 9,6 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€. Depuis cette dernière dépréciation, la valeur recouvrable issue des différents tests réalisés a toujours été proche de la valeur comptable.

Au 31 décembre 2023, le test de valeur des actifs reposait sur la trajectoire financière issue (i) du nouveau plan stratégique 2023-2032 prenant en compte le nouveau contexte économique et l'augmentation de l'inflation et des coûts de certaines matières premières. Ce plan a été validé par le conseil d'administration de SNCF Réseau du 28 septembre 2023, ainsi que (ii) du budget 2024 validé par le conseil d'administration de SNCF Réseau du 13 décembre 2023.

Cette trajectoire reprend les grands objectifs du contrat de performance, notamment un cash-flow libre à l'équilibre en 2024 et un ratio dette/marge opérationnelle inférieur à 6 à partir de 2026.

Les résultats constatés à fin décembre 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.

Les hypothèses clés retenues dans la trajectoire financière sous-tendant le test au 31 décembre 2023 concernent le niveau des péages, le niveau de performance, le niveau des investissements, ainsi que les concours publics.

Concernant le niveau des péages :

- Sur la période 2024-2026, application de la nouvelle tarification (DRR 2024-2026) pour valoriser les plans de transport. Cette tarification, qui a reçu un avis favorable de l'ART, fait l'objet de procédures devant le Conseil d'État initiées par 8 Régions pour la partie conventionnée. Sur la période 2027-2032, (i) le conventionné est indexé sur la base du même taux que le contrat de performance (+3,6% par an) afin de tenir compte d'un rattrapage de la couverture du coût complet sur la période et (ii) l'Open-Access et le fret sont indexés sur la base des hypothèses d'inflation du Groupe (à savoir 2%/an).

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

- Enfin, concernant les prévisions de trafic d'ici 2032 : 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, et les hypothèses d'ouverture à la concurrence ont été mises à jour

Concernant le niveau de performance :

- Un niveau annuel de performance permettant d'atteindre une réduction des charges d'exploitation d'un montant de 1,5 Md€ en cumul entre 2017 et 2026 impliquant toutes les dimensions de l'entreprise (notamment conception et optimisation des achats, optimisation des fonctions support).

- Cette performance contribue à atteindre un taux de rentabilité normatif de 45 % (EBITDA / CA) en 2032, 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 2,99 Mds€ sur la période 2024-2032

- Il n'intègre pas les investissements complémentaires annoncés par la Première Ministre en février 2023 et portant sur une montée en charge jusqu'en 2032 des dépenses de régénération, de modernisation, des grands projets et des services express métropolitains. Il est considéré que ces investissements complémentaires seront financés en totalité par un apport externe à SNCF Réseau.

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. Les hypothèses du contrat de performance ont été reconduites, avec l'ajout d'un complément exceptionnel en 2024. Le montant normatif de ces subventions d'investissement est évalué à 0,9 Md€ à partir de 2032.

Les autres éléments méthodologiques retenus dans le calcul de la valeur recouvrable au 31 décembre 2023 sont rappelés ci-après :

-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 (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.

-Les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux de 5,4% % (inchangé par rapport au 31 décembre 2022). L'utilisation d'un taux de WACC proche du taux plancher issu du rapport d'évaluation de l'expert externe (entre 5,3% et 6%) est éclairée par les éléments de contexte suivants :

- Une trajectoire financière mise à jour dans le cadre de l'élaboration d'un plan stratégique approuvé par le groupe fin 2023
- Non prise en compte des effets potentiels induits par les annonces de la Première Ministre le 23 février 2023 sur la performance.

-La valeur terminale, qui représente 89% de la valeur recouvrable, est calculée en projetant à l'infini avec un taux de croissance à long terme de 1,8%.

Mise à jour au 30 juin 2024 :

La référence est toujours la trajectoire financière issue (i) du nouveau plan stratégique 2023-2032 ainsi que (ii) du budget 2024.

L'évolution des principales hypothèses du dernier test de valeur 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 2024.

La tarification relative à l'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026 avait été validée par l'ART pour les activités non conventionnées voyageurs, les activités conventionnées par une Autorité Organisatrice de la Mobilité et pour l'activité fret, par deux avis rendus en février et début juillet 2023.

Cette tarification a toutefois fait l'objet d'un recours formé par 9 régions devant le Conseil d'État et le tribunal administratif de Montreuil (ce dernier recours a été renvoyé par le tribunal au Conseil d'État).

Dans une décision du 5 mars 2024, le Conseil d'État a prononcé l'annulation des dispositions tarifaires du DRR pour l'HDS 2024, publiées par SNCF Réseau le 9 décembre 2022. Cette décision concerne l'ensemble des dispositions tarifaires contenues dans l'annexe 5 du DRR, toutes activités confondues (Fret, services librement organisés et services conventionnés). Cette décision est justifiée par le manque de transparence de la consultation publique, empêchant les participants à la consultation publique organisée à l'automne 2022 de disposer d'une information suffisante pour les mettre en mesure d'exprimer un avis éclairé sur les dispositions tarifaires en cause, et par l'irrégularité de la délibération du Conseil d'Administration de SNCF Réseau. La date d'effet de cette annulation a été fixée au 1er octobre 2024, pour laisser le temps à SNCF Réseau de proposer un nouveau projet tarifaire tout en continuant à percevoir des redevances. Ce dernier, une fois approuvé par l'ART, sera rétroactif au 10 décembre 2023, soit le début de l'horaire de service 2024. Le Conseil d'administration de SNCF Réseau du 5 avril 2024 ainsi que le Conseil d'administration exceptionnel du 03 juillet 2024 ont donc adopté un nouveau projet de dispositions tarifaires pour le DRR de l'HDS 2024, intégrant notamment le nouveau projet de tarification des

prestations minimales pour le cycle pluriannuel 2024-2026. Ce projet a été publié le 8 avril 2024 en vue d'une consultation publique qui s'est achevée le 8 juin 2024. Les observations reçues par SNCF Réseau dans le cadre de cette consultation publique sont en cours d'analyse, en vue de l'adoption, par le Conseil d'administration, d'une nouvelle tarification pour le cycle tarifaire 2024/2026. Cette tarification ne sera exécutoire qu'une fois obtenue l'avis conforme favorable de l'ART attendu pour le courant du mois de septembre.

Il n'est pas attendu d'impacts significatifs de ce recours sur le chiffre d'affaires de SNCF Réseau.

Sur le premier semestre, l'EBITDA est en retrait par rapport au budget de 131 M€ avec de moindres redevances (adaptation des plans de transport des voyageurs et des entreprises ferroviaires) et une hausse des charges de personnel à la suite des mesures générales annoncées par le Groupe. Le cash-flow libre affiche une avance temporaire de 275 M€ par rapport au budget avec des encaissements perçus en avance (dividende reçu de la part de SNCF G&C avec un mois d'avance, fonds de concours reçu en mai avec 5 mois d'avance par rapport aux prévisions du budget).

Il a été acté que l'actualisation du contrat de performance sur la période 2023-2032 prendrait la forme d'un avenant au contrat, qui intégrerait les éléments suivants :

- Un bilan des indicateurs contractuels sur 2021-2023
- Une actualisation de ces mêmes indicateurs pour les ajuster ou leur substituer d'autres indicateurs plus pertinents le cas échéant (sur le fret notamment), tout en fixant les objectifs à atteindre sur la période 2024-2032
- Les nouvelles ambitions en matière :

- i. D'orientation clients afin de faciliter la hausse des trafics
- ii. De trajectoire de rénovation et de modernisation du réseau pour améliorer la qualité de service et soutenir le développement du transport ferroviaire
- iii. D'adaptation au changement climatique

-Une mise à jour de la trajectoire financière tenant compte des données les plus à jour en matière de prévision de trafics, de tarification et d'évolution des OPEX liée notamment à la réglementation et intégrant une montée en puissance des enveloppes de régénération et de modernisation ainsi que leurs modalités de financement. A date cette mise à jour ne remet pas en cause de manière significative les grandes hypothèses retenues dans le test à fin 2023.

Les paramètres exogènes tels que le taux d'actualisation et le taux de croissance à l'infini sont proches de ceux qui ont été appliqués au précédent test de valeur.

En l'absence d'indice de variation de valeur identifié, aucun test de valeur n'a été réalisé pour cette clôture semestrielle 2024. Une nouvelle analyse sera menée pour la clôture annuelle.

La valeur nette comptable des actifs de l'UGT Infrastructure s'élève au 30 juin 2024 à 35,3 Mds€ versus 35,7 Mds€ au 31 décembre 2023.

Ces actifs recouvrent les lignes en service ainsi que les travaux de régénération en cours.

Les autres immobilisations en cours (1,6 Mds€ au 30 juin 2024 comme au 31 décembre 2023) 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 2023 ressortent de la façon suivante :

	2024	2023
Secteur	SNCF Réseau	SNCF Réseau
UGT	Infrastructure	Infrastructure
VNC des actifs	35,3 Md€	35,7 Mds€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	(1)	(1)
Taux d'actualisation	5,3% - 6,0 %	5,3% - 6,0 %
Taux de croissance long terme	1,8%	1,8%

(1) Trajectoire financière du plan stratégique 2023-2032 validé par le Conseil d'Administration de SNCF Réseau du 28 septembre 2023 ajusté du budget 2024 validé par le conseil d'administration de SNCF Réseau du 13 décembre 2023. Une revoyure du contrat de performance est prévue en 2024.

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

– Une variation de ± 10 points de base du taux d'actualisation représenterait une variation de $-/+1,1$ Md€ 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 $\pm 1,4$ Md€ de la valeur recouvrable

4.3.1.2 UGT Gares & Connexions

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. Par ailleurs, au cours du dernier trimestre 2021, la résiliation pour faute du contrat de concession du projet Gare du Nord 2024 avait été identifié 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'État 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, le contexte de forte inflation (notamment la hausse des coûts de l'énergie) et de forte hausse des taux de marché constituaient des indices de variation de valeur, conduisant SNCF Gares & Connexions à réaliser un test de valeur dans le cadre de l'arrêté des comptes au 31 décembre 2022. Dans l'attente de la mise à jour de la trajectoire financière réalisée au 1er semestre 2023, ce test de valeur reposait sur la trajectoire financière du contrat de performance, ajustée sur la base du budget 2023 et de la meilleure estimation à date de l'impact prévisionnel de l'inflation pour les années suivantes. Mis en œuvre au 31 décembre 2022 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), ce test ne faisait pas ressortir de variation significative de valeur des actifs de SNCF Gares & Connexions.

En 2023, SNCF Gares & Connexions a procédé à une actualisation de sa trajectoire financière dans le cadre de l'élaboration du plan stratégique groupe 2023-2032. Cette trajectoire actualisée, intégrée dans la trajectoire financière Groupe validée par le Conseil d'Administration de la SA SNCF le 14 décembre 2023, prend en compte des hypothèses économiques révisées intégrant le nouveau contexte d'inflation, une trajectoire d'investissement révisée prenant en compte une meilleure estimation des besoins à 10 ans résultant de la démarche « Asset Management », le déploiement de la nouvelle stratégie de diversification commerciale, la mise en œuvre des axes de correction de l'assiette tarifaire ainsi que la prise en compte d'une quote-part de l'enveloppe additionnelle de 1,5 Md€/an allouée à la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire prévue par le plan « Nouvelle Donne Ferroviaire » annoncée par la Première Ministre en février 2023.

Sur la base de cette nouvelle trajectoire, un test de valeur a été mis en œuvre au 31 décembre 2023, qui n'a pas fait ressortir de variation significative de la valeur recouvrable des actifs de SNCF Gares & Connexions.

La méthodologie du test est rappelée ci-après :

	2024	2023
Secteur	SNCF Gares & Connexions	SNCF Gares & Connexions
UGT	Gares & Connexions	Gares & Connexions
VNC des actifs	3,6 Mds€	3,6 Mds€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 8 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation	5,6% - 6,3 %	5,5% - 6,2 %
Taux de croissance long terme	1,5% - 2,0%	1,8%

Dans le cadre de la préparation des travaux d'actualisation de son plan stratégique et de son contrat de performance avec l'État, SNCF Gares & Connexions est en cours de mise à jour de sa trajectoire financière, qui ne devrait toutefois être présentée à ses instances de gouvernance et à l'État qu'au second semestre 2024 au plus tôt.

Les paramètres macroéconomiques (taux d'actualisation, taux de croissance à l'infini) sont par ailleurs restés inchangés par rapport au dernier test de valeur au 31 décembre 2023.

Mise à jour au 30 juin 2024

Les comptes à fin juin 2024 font ressortir, par rapport au budget, une avance d'EBITDA estimée pérenne à hauteur de 30 M€, principalement liée aux redevances de commerces. Le cash flow libre est également en avance de 18 M€ par rapport au budget. Ces bons résultats du premier semestre confortent ainsi l'atteinte des objectifs budgétaires 2024.

Dans ce contexte, il n'est pas identifié d'indice de variation de valeur au 30 juin 2024.

4.4 VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT

4.4.1 Variation du besoin en fonds de roulement opérationnel

en millions d'euros	30/06/2024	30/06/2023
Variation des stocks et encours	236	103
Variation des créances d'exploitation (hors cessions de titres et BFR d'investissement)	463	-134
Variation des dettes d'exploitation (hors BFR d'investissement)	1 309	1 795
Incidence de la variation du BFR dans l'état des flux de trésorerie consolidés	609	1 827

L'incidence de la variation du BFR s'explique par la hausse des stocks avec le développement du projet OP'TER et la sécurisation des stocks travaux en préparation des Jeux Olympiques, par une anticipation moins forte des clients voyageurs pour les réservations de la période estivale, par les contre-effets du versement anticipé de la redevance d'Accès par l'État chez SNCF Réseau pour un montant de 209 M€ et du remboursement du CICE 2018 en 2023 d'un montant de 260 M€.

4.4.2 Variation des créances et dettes d'exploitation

Les créances d'exploitation se décomposent comme suit :

en millions d'euros	30/06/2024			31/12/2023			Variation
	Brut	Dépréciation	Net	Brut	Dépréciation	Net	
Clients et comptes rattachés	5 300	-129	5 171	4 683	-178	4 505	666
Créances sur l'État et les collectivités	2 312	0	2 312	2 601	0	2 601	-289
Autres créances d'exploitation	1 786	-8	1 778	1 705	-5	1 700	78
Subventions à recevoir	2 001	-3	1 998	2 080	-3	2 077	-79
Créances sur cessions d'immobilisations et cessions de titres	58	0	58	48	0	48	10
Dérivés actifs sur les achats à terme d'électricité	3		3	0		0	2
Montant net des créances d'exploitation	11 460	-140	11 321	11 118	-186	10 932	389

Les dettes d'exploitation se répartissent comme suit :

en millions d'euros	30/06/2024	31/12/2023	Variation
Fournisseurs et comptes rattachés	6 652	6 640	11
Dettes sur acquisitions d'immobilisations	1 479	1 359	120
Avances et acomptes reçus sur commande	1 118	1 008	110
Dettes sociales	3 101	3 038	63
Dettes sur l'État et les collectivités	2 054	1 797	256
Autres dettes d'exploitation	731	755	-25
Subventions appelées d'avance	2 248	2 292	-44
Produits constatés d'avance	3 746	2 781	965
Dérivés passifs sur les achats à terme d'électricité	116	114	3
Total des dettes d'exploitation	21 244	19 784	1 461

4.5 ACTIFS ET PASSIFS DESTINÉS A ÊTRE CÉDÉS

Les actifs destinés à être cédés de 75 M€ correspondent à 23,4% des titres Systra en cours de cession.

4.6 ENGAGEMENTS ENVERS LE PERSONNEL

En millions d'euros	30/06/2024	31/12/2023
Retraite et autres avantages assimilés	326	325
Prévoyance CS	47	46
Action Sociale	179	182
Rentes Accidents du travail	759	793
Cessation anticipée d'activité (CAA) & Temps partiel fin de carrière (TPFC)	758	
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi	2 070	1 346
Rentes Accidents du travail	41	42
Médailles du travail et autres avantages assimilés	185	205
Cessation progressive d'activité (CPA)	8	273
Compte épargne temps (CET)	479	446
Passif au titre des autres avantages à long terme	713	966
Passif total	2 782	2 311
- dont non courant	2 629	2 156
- dont courant	153	155

Les dispositifs de cessation anticipée d'activité (CAA) et de temps partiel de fin de carrière (TPFC) issus de l'accord du 22 avril 2024 constituent un nouveau régime d'avantages postérieurs à l'emploi du personnel des 6 entités SNCF.

La dette actuarielle relative aux coûts des droits acquis des salariés au titre des CAA et TPFC provisionnée au 30 juin 2024 s'élève à 758 M€.

L'évaluation de cette provision repose sur trois hypothèses structurantes : l'âge de départ à la retraite, l'exposition à la pénibilité et les taux d'adhésion aux différentes formules de cessation anticipée d'activité ou de temps partiel de fin de carrière, qui ont été établis par rapport à la situation des salariés et à la projection des comportements.

Les taux d'adhésion établis pour chaque dispositif d'accompagnement sont :

- pour la formule dite "CAA pour tous" (salariés qui ne cumulent pas 20 ans d'emploi à pénibilité avérée), 15% pour les salariés statutaires, 12% pour les salariés contractuels ;
- pour les autres formules de CAA (salariés cumulant au moins 20 ans d'emplois à pénibilité avérée), 40% pour les salariés statutaires, 30% pour les salariés contractuels ;
- pour les Temps Partiels de Fin de carrière, 5% des salariés statutaires ou contractuels.

Une variation de ces taux d'adhésion de + / - 5pb entrainerait une variation de la provision de + / - 129 M€.

L'accord du 22 avril 2024 se substituant au précédent accord relatif aux Cessations Progressives d'Activité, la provision relative aux CPA de 277 M€ a été reprise en quasi-intégralité au 30 juin 2024.

Les droits acquis relatif au nouvel accord CAA / TPFC et la reprise de la provision CPA ont été reconnus en « variation nette des provisions » (voir note 3.4.2).

Par ailleurs, concernant les 6 entités SNCF qui représentent 90% des engagements envers le personnel, l'évolution des taux d'actualisation et d'inflation qui

respectivement passent de 3,40% au 31 décembre 2023 à 3,52% au 30 juin 2024, et de 2,10% au 31 décembre 2023 à 2,00% au 30 juin 2024, génère un gain actuariel de 41 M€, qui affecte le résultat financier à hauteur de 11 M€ et les réserves non recyclables à hauteur de 30 M€.

Concernant les principales autres entités contributrices, l'évolution des taux d'actualisation et d'inflation génère également un gain actuariel de 45 M€ imputé en réserves non recyclables (dont 50 M€ sur Eurostar).

La mise à jour des autres hypothèses actuarielles, notamment la projection des jours épargnés sur les comptes épargne-temps, génère une perte actuarielle de 33 M€, dont 34 M€ imputés en résultat financier et -1 M€ en réserves non recyclables.

Les ajustements liés à l'expérience, notamment liés aux barèmes de rémunération et à l'évolution des effectifs, génèrent également un gain actuariel net de 12 M€, dont 4 M€ imputés en résultat financier et 8 M€ en réserves non recyclables.

4.7 PROVISIONS

Les provisions ont évolué comme suit :

En millions d'euros	31/12/2023	Dotations financières	Dotations de l'exercice	Reprises de l'exercice (utilisées)	Reprises de l'exercice (non utilisées)	Autres variations	30/06/2024	dont courant	dont non courant
Risques environnementaux	572	8	8	-17	-13	7	557	-	557
Litiges et risques contractuels	270	-	74	-25	-34	-0	285	49	235
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	156	-	11	-9	-2	-1	156	59	97
Coûts de restructuration	35	-	6	-10	-3	-0	27	12	15
Autres	174	0	28	-13	-1	2	190	61	129
Total provisions	1 207	8	127	-75	-53	7	1 214	181	1 033

Les provisions enregistrent une variation nette de 7 M€ au 30/06/2024. Cette évolution comprend :

- les dotations nettes des reprises inscrites en résultat opérationnel à hauteur de -8 M€, concernant les différentes natures de provisions pour risques et charges reprises ci avant.
- l'effet de désactualisation compris dans les « Dotations de l'exercice » inscrit en charge financière pour 8 M€
- et les « Autres variations » à hauteur de 7 M€ incluant l'ajustement du composant démantèlement pour 4,5 M€, sans impact au compte de résultat.

Les principales évolutions sont détaillées ci-dessous par nature de provision.

4.7.1 Provisions pour risques environnementaux

Les risques environnementaux provisionnés concernent principalement les coûts liés à l'amiante pour 408 M€ (421 M€ en 2023). Les autres risques environnementaux provisionnés concernent le traitement des traverses créosotées et la dépollution des sols.

La variation nette de -13 M€ des coûts liés à l'amiante est liée essentiellement à l'évolution de la provision pour désamiantage du matériel roulant. Elle enregistre une variation nette de -11 M€ comprenant l'impact des reprises liées aux matériels traités sur la période (-10 M€), la désactualisation inscrite en charge financière (5 M€) et l'impact de l'évolution des taux d'actualisation et d'inflation (-6 M€).

4.7.2 Provisions pour litiges et risques contractuels

Le poste des provisions pour litiges et risques contractuels concerne principalement les risques liés à des contentieux juridiques et les charges liées aux pertes sur contrats.

4.7.2.1 Provisions pour litiges

Les provisions pour litiges s'élèvent à 246 M€ (230 M€ au 31/12/2023). Les principaux litiges sont décrits ci-après :

– Accident Eckwersheim LGV

Le 14 novembre 2015, le déraillement d'une rame d'essai d'un TGV a fait 11 victimes et 42 blessés, à Eckwersheim en Alsace, sur la future ligne nouvelle Est Européenne. Une provision au titre de la franchise « responsabilité civile » est constatée dans les comptes depuis l'accident. Les personnes morales SNCF et SNCF Réseau ont été mises en examen pour homicides et blessures involontaires. L'information judiciaire est toujours en cours au pôle accidents collectifs du tribunal judiciaire de Paris.

Les audiences du procès se sont terminées le 17 mai 2024 et le jugement est attendu pour octobre 2024.

– LGV Bretagne Pays-de-Loire

La mise en service de la ligne LGV BPL a généré un contentieux de réclamations indemnitaires pour dommages de travaux publics.

En octobre 2023, SNCF Réseau a reçu 48 demandes indemnitaires préalables

Dans les trois premiers jugements des tribunaux administratifs d'Orléans et de Poitiers ont été rendus entre février et avril 2024 : l'existence d'un dommage de travaux publics a été écartée pour SNCF Réseau et 20 dossiers de riverains ont été rejetés.

Les jugements de première instance sont favorables à SNCF Réseau.

En mars 2024, un pourvoi d'un partenaire, a été enregistré par le Conseil d'État. L'instruction de la phase préalable a débuté en juin 2024 et devrait durer plusieurs mois. La provision est donc maintenue dans l'ensemble de ces dossiers BPL.

– Contentieux grèves 2022-2023

Un ensemble de 8 entreprises ferroviaires entend obtenir du gestionnaire d'infrastructure l'indemnisation des sillons-jours supprimés en raison de plusieurs mouvements sociaux dont elles tiennent SNCF Réseau pour responsable. A titre principal, les demandes visent l'indemnisation des conséquences nées des grèves provoquées par le projet de loi de réforme des retraites qui s'est déroulé entre 2022 et 2023, dont l'ampleur à la fois en termes de durée et de mobilisation a singulièrement affecté le trafic des convois ferroviaires.

Aux termes des assignations reçues une provision a été constituée à hauteur du risque estimé, soit 12 M€.

– Litige EDF

EDF a adressé une réclamation à SNCF SA au titre du contrat de fourniture d'électricité de plusieurs sites du Groupe notamment des sites Geodis et Keolis. La

provision constituée à hauteur du risque estimé a été partiellement reprise à la suite de la mise en place d'un accord transactionnel.

4.7.3 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.

4.7.4 Provisions pour coûts de restructuration

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

4.7.5 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.

4.8 PASSIFS ÉVENTUELS

4.8.1 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.

Le 8 juillet 2021, la Région Ile-de-France a adressé une lettre aux filiales du Groupe Keolis pour procéder à l'exécution de la décision du Conseil d'État du 18 mars 2020 dans laquelle il apparaît que le montant des intérêts à récupérer pourrait s'avérer non significatif dans le cadre de ce litige. Keolis a adressé le 4 janvier 2022 une réponse à la Région en coordination avec le syndicat Optile.

Plus de deux ans plus tard, la Région Île-de-France a adressé aux filiales du Groupe Keolis concernées un courrier en date du 28 mars 2024 réaffirmant son intention d'exécuter l'arrêt rendu par le Conseil d'État, et présentant un nouveau mode de calcul des intérêts (intérêts composés au lieu d'intérêts simples). Ces montants se sont vus modifiés via un nouveau courrier en date du 20 mai 2024 reflétant de nouvelles modalités de calcul.

La Région Île-de-France rappelle dans ses courriers que peuvent être déduits des montants à récupérer les aides à l'investissement qui sont venues en déduction des subventions d'exploitation à titre d'amortissements et ont donné lieu à une déduction des frais financiers. Le dossier communiqué en janvier 2022 apportant ces éléments de réponse n'a pas été pris en compte par la Région.

Keolis, par l'intermédiaire de son conseil juridique, a répondu à la Région Île-de-France par une lettre du 30 avril 2024 en présentant les arguments juridiques qui concluent à ce qu'aucun paiement n'est dû par les filiales du Groupe Keolis concernées.

Compte tenu de ces éléments, et en l'absence de retour, Keolis n'a pas provisionné ce risque au 30 juin 2024.

4.8.2 Résiliation du contrat de concession Gare du Nord

Suite à la notification à la société GDN 2024 de la résiliation pour faute du contrat de concession par SNCF Gares & Connexions en tant qu'Autorité Concédante le 21 septembre 2021, 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 au Concessionnaire le 21 décembre 2021 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 a 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 complète 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 le premier semestre 2024.

Concernant l'assignation en paiement au titre de la garantie à première demande, le Tribunal de commerce de Paris a condamné la société New Immo Holding le 22 septembre 2023 à payer 47 M€ et 1,3 M€ d'intérêts à SNCF Gares & Connexions. Les fonds ont été encaissés par SNCF Gares & Connexions. La société New Immo Holding a fait appel le 7 novembre 2023. Le jugement a été confirmé par la Cour d'appel le 27 mars 2024 et la société New Immo Holding s'est pourvue en cassation.

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 2024, de même qu'au 31 décembre 2023.

4.8.3 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 ». À 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 2024.

4.8.4 Enquête de la Commission européenne sur les mesures de soutien françaises en faveur de Fret SNCF

Ce litige est présenté en note Faits marquants.

4.8.5 Recours des régions contre la tarification 2024-2026 relative aux services voyageurs conventionnés

La tarification relative à l'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à

2026, qui avait été validée par l'ART en 2023, a été annulée par le Conseil d'Etat le 5 mars 2024 à la suite du recours de plusieurs régions avec date d'effet au 1er octobre 2024, pour des motifs de forme (manque de transparence et irrégularité de la délibération du Conseil d'Administration de SNCF Réseau du 9 décembre 2022). En conséquence, SNCF Réseau a soumis à consultation des parties un nouveau projet tarifaire le 8 avril dernier.

La consultation a pris fin le 8 juin, puis le projet tenant compte des observations des parties a été publié le 8

juillet pour saisine de l'ART qui aura alors 2 mois pour se prononcer.

5. CAPITAUX ET FINANCEMENTS

5.1 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>	30/06/2024	30/06/2023	Variation
Résultat de juste valeur et couverture	-44	-84	40
Gains et pertes sur instruments dérivés	-29	-37	8
Gains et pertes sur éléments couverts en juste valeur	-16	-67	51
Gains et pertes sur instruments de capitaux propres à la juste valeur par résultat	1	0	1
Gains et pertes sur instruments de dette à l'actif à la juste valeur par résultat	1	0	1
Gains et pertes sur passifs financiers à la juste valeur par résultat	6	7	-1
Autres gains et pertes de juste valeur	-5	14	-20
Coût de l'endettement financier net	-194	-192	-3
<i>Dont produits et charges d'intérêts sur actifs financiers au coût amorti</i>	<i>424</i>	<i>587</i>	<i>-163</i>
<i>Dont produits et charges d'intérêts sur passifs financiers au coût amorti</i>	<i>-700</i>	<i>-836</i>	<i>135</i>
Autres charges et produits financiers	-89	-97	8
<i>Dont charges d'intérêts sur les obligations locatives</i>	<i>-102</i>	<i>-91</i>	<i>-11</i>
Coût de l'endettement financier net et autres	-327	-372	46

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2024	30/06/2023	Variation
Charges financières	-868	-1 312	444
Produits financiers	542	940	-398
Coût de l'endettement financier net et autres	-327	-372	46

30/06/2024				Instruments financiers				Total	Juste valeur			
Rubrique au bilan et classes d'instruments	Non 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	Courant										
Créances des partenariats publics privés (PPP)	1 550	268	1 817	-	1 817	-	-	1 817	1 817		1 817	
Créance sur la Caisse de la dette publique	29 380	562	29 941	-	29 941	-	-	29 941	25 062	-	25 062	-
Cash collatéral actif	-	819	819	-	819	-	-	819	819	-	819	-
Autres prêts et créances	581	34	615	-	614	0	-	615	615	0	614	1
Actifs financiers de concession	1 349	159	-	-	1 508	-	-	1 508	1 758	-	1 758	-
Créances financières de location	10	1	-	-	11	-	-	11				
Titres de dettes	45	-	45	-	-	45	-	45	45	-	45	-
Sous-total instruments de dette	32 914	1 843	33 237	-	34 711	45	-	34 756	30 117	0	30 116	1
Actifs de retraite	60	-	-	-	-	-	-	-	60	-	60	-
Placements dans des instruments de capitaux propres	268	0	-	246	-	23	-	268	268	-	0	268
Instruments de transaction	-	34	34	-	-	34	-	34	34	0	34	-
Juste valeur positive des dérivés de couverture	937	14	951	-	-	-	951	951	951	-	951	-
Juste valeur positive des dérivés de transaction (*)	54	17	71	-	-	71	-	71	71	-	71	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-	6 901	6 901	-	-	6 901	-	6 901	6 901	4 712	2 189	0
Total des actifs financiers courants et non courants	34 233	8 809	41 194	246	34 711	7 074	951	42 981	38 402	4 712	33 421	269
Emprunts obligataires	50 435	2 003	52 438		52 379	59		52 438	50 956	-	50 956	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	2 700	182	2 882		2 882			2 882	3 173	0	3 173	-
Dettes de financement des immobilisations	124	1	125		125			125	127	-	127	-
Sous-total emprunts	53 260	2 186	55 446	-	55 387	59	-	55 446	54 255	0	54 255	-
dont :												
- ne faisant pas l'objet d'une couverture	41 612	1 682	43 293		43 293			43 293	42 629	0	42 629	-
- faisant l'objet d'une comptabilité de flux de trésorerie	9 395	237	9 632		9 632			9 632	9 581	-	9 581	-
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur	2 195	266	2 461		2 461			2 461	1 987	-0	1 987	-
- évalués selon l'option "juste valeur"(**)	58	1	59			59		59	59	-	59	-
Juste valeur négative des dérivés de couverture	1 461	12	1 473				1 473	1 473	1 473	-	1 473	-
Juste valeur négative des dérivés de transaction (*)	59	13	73			73		73	73	-	73	-
Emprunts et dettes financières	54 780	2 211	56 991	-	55 387	132	1 473	56 991	55 801	0	55 801	-
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	-	1 027	1 027		1 027			1 027	1 027	402	625	-
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	1 670	-		1 670				1 670	1 670			1 670
Obligations locatives	3 380	1 052			4 432			4 432				
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	1 589	279	1 867		1 867			1 867	1 867		1 867	
Subvention financière	5 317	-	5 317		5 317			5 317	5 317		5 317	
Passifs financiers de concession	74	5			79			79	79		79	
Total des passifs financiers courants et non courants (***)	66 810	4 573	65 202	1 670	68 109	132	1 473	71 383	65 761	402	63 689	1 670
Endettement financier net du groupe	29 140	-5 132	24 008	-	30 406	-6 920	522	24 009	27 697	-4 310	32 008	-1

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

(**) La valeur nominale des dettes enregistrées à la juste valeur sur option est de 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

31/12/2023				Instruments financiers				Total	Juste valeur		
Rubrique au bilan et classes d'instruments	Non courant	Courant	EFN	A la juste valeur par capitaux propres	A la juste valeur par résultat	Dérivés qualifiés de couverture	Valeur nette comptable au bilan de la classe	Juste valeur de la classe	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
				Au coût amorti							
En millions d'euros											
Créances des partenariats publics privés (PPP)	1 621	268	1 889	-	1 889	-	1 889	1 889		1 889	
Créance sur la Caisse de la dette publique	29 859	2 981	32 841	-	32 841	-	32 841	28 509	-	28 509	-
Cash collatéral actif	-	805	805	-	805	-	805	805	-	805	-
Autres prêts et créances	774	31	804	-	804	0	805	805	0	805	-
Actifs financiers de concession	1 383	111	-	-	1 494	-	1 494	1 942	-	1 942	-
Créances financières de location	10	1	-	-	11	-	11				
Titres de dettes	44	-	44	-	-	44	44	44	-	44	-
Sous-total prêts et créances	33 691	4 197	36 383	-	37 844	44	37 888	33 994	0	33 994	-
Actifs de retraite	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Placements dans des instruments de capitaux propres	269	0	-	246	-	22	268	269	-	-	269
Instruments de transaction	-	30	30	-	-	30	30	30	0	30	-
Juste valeur positive des dérivés de couverture	931	172	1 103	-	-	-	1 103	1 103	-	1 103	-
Juste valeur positive des dérivés de transaction (*)	58	33	91	-	-	91	91	91	-	91	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-	8 973	8 973	-	-	8 973	8 973	8 973	6 538	2 436	-
Total des actifs financiers courants et non courants	34 961	13 405	46 580	246	37 844	9 160	48 353	44 459	6 538	37 653	269
Emprunts obligataires	50 318	6 483	56 801		56 745	57	56 801	59 050	-	59 050	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	2 636	583	3 219		3 219		3 219	3 517	0	3 517	-
Dettes de financement des immobilisations	126	1	127		127		127	127	0	127	-
Sous-total emprunts	53 080	7 067	60 148	-	60 091	57	60 148	62 694	0	62 694	-
<i>dont :</i>											
- ne faisant pas l'objet d'une couverture	41 350	6 500	47 851		47 851		47 851	49 893	0	49 893	-
- faisant l'objet d'une comptabilité de flux de trésorerie	9 437	484	9 920		9 920		9 920	10 130	-	10 130	-
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur	2 237	83	2 320		2 320		2 320	2 615	0	2 615	-
- évalués selon l'option "juste valeur"(**)	56	0	57			57	57	57	-	57	-
Juste valeur négative des dérivés de couverture	1 503	131	1 635				1 635	1 635	-	1 635	-
Juste valeur négative des dérivés de transaction (*)	52	8	59			59	59	59	-	59	-
Emprunts et dettes financières	54 635	7 206	61 841	-	60 091	116	61 841	64 388	0	64 388	-
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	-	1 392	1 392		1 392		1 392	1 392	354	1 038	-
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	1 565	-		1 565			1 565	1 565			1 565
Obligations locatives	3 322	1 069			4 391		4 391				
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	1 678	279	1 956		1 956		1 956	1 956		1 956	
Subvention financière	5 591	-	5 591		5 591		5 591	5 591		5 591	
Passifs financiers de concession	89	4			93		93	93		93	
Total des passifs financiers courants et non courants (***)	66 880	9 950	70 780	1 565	73 514	116	76 830	74 985	354	73 066	1 565
Endettement financier net du groupe	28 617	-4 417	24 199	-	32 691	-9 022	531	24 200	31 078	-6 184	37 262

(*) 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

5.2 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	31/12/2023	Flux de trésorerie liés aux activités de financement							Variations non monétaires					30/06/2024
	Total	Émissions d'emprunts	Remboursements d'emprunts	Encaissements / (décaissements) sur créances et dettes PPP	Remboursement des obligations locatives	Intérêts versés sur obligations locatives	Intérêts financiers versés	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)	76 268	2 140	-6 678	-42	-574	6	-190	-422	-133	69	-53	497	119	70 769
Emprunts obligataires	56 801	1 357	-5 532				-202		15	0	0		0	52 438
Emprunts auprès des établissements de crédit	3 219	783	-1 145	0			12	0	-27	39	19	0	-18	2 882
Dettes de financement des immobilisations	127	0	-1				0		0	0	0		-1	125
Dettes de trésorerie (hors trésorerie passive)	923	0	0	0			0	-422	1	0	-10	0	0	491
Obligations locatives	4 391				-574	6			139	30	-62	497	5	4 432
Dettes sur engagement de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	1 565	0	0				0		105				0	1 670
Dettes des partenaires publics privés (PPP)	1 956			-42			0		-47				0	1 867
Juste valeur négative des dérivés de couverture et de transaction	1 694	0	0	0			0	0	-44	0	0	0	105	1 545
Subvention financière	5 591								-273				0	5 317
Actifs (B)	35 866	0	-2 611	-23	0	0	-55	0	-375	0	0	0	-97	32 705
Créance SNCF	0	0	0				0	0	0	0	0		0	0
Créance sur la Caisse de la dette publique	32 841	0	-2 614				-12	0	-273	0	0	0	0	29 941
Créances des partenaires publics privés (PPP)	1 889			-23			0		-49				0	1 817
Autres prêts et créances - ICNE	6		0				-3				0		0	3
Dépôts et cautionnements	52		3							0	0		0	55
Juste valeur positive des dérivés de couverture et de transaction	1 079	0	0	0			-40	0	-53	0	0	0	-97	889
Produits et charges financiers (C)														
Charges						-102	-159							
Produits						0	708							
Flux de financement dans l'EFT (A - B + C)	40 402	2 140	-4 067	-20	-574	-95	-293	-422	243	69	-54	497	-22	38 064

En millions d'euros	31/12/22	Flux de trésorerie liés aux activités de financement							Variations non monétaires					30/06/2023
	Total	Émissions d'emprunts	Remboursements d'emprunts	Encaissements / (décaissements) sur créances et dettes PPP	Remboursement des obligations locatives	Intérêts versés sur obligations locatives	Intérêts financiers nets versés	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 63	1 687	-5 772	-42	-532	2	-231	178	-562	-2	147	461	44	77 015
Emprunts obligataires	61 58	1 524	-5 546				-135		-3	0	1		0	57 421
Emprunts auprès des établissements de crédit	3 376	153	-224	0			2	0	-5	18	25	0	0	3 346
Dettes de financement des immobilisations	123	10	-2					0	0	0	0	0	-1	131
Dettes de trésorerie (hors trésorerie passive)	640	0	0	0				178	5	0	0	0	0	822
Obligations locatives	4 124				-532	2			149	-20	121	461	0	4 304
Dettes sur engagement de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	1 383	0	0						29				0	1 412
Dettes des partenaires publics privés (PPP)	2 126			-42					-42				0	2 042
Juste valeur négative des dérivés de couverture et de transaction	1 999	0	0	0			-98	0	-128	0	0	0	45	1 818
Subvention financière	6 285								-567				0	5 718
Actifs (B)	40 28	0	-1 683	-40	0	0	-85	0	-1 027	0	0	0	44	37 492
Créance SNCF	0	0	0				0	0	0	0	0	0	0	0
Créance sur la Caisse de la dette publique	36 69	0	-1 689				43	0	-575	0	0	0	0	34 474
Créances des partenaires publics privés (PPP)	2 059			-40					-44				0	1 975
Autres prêts et créances - ICNE	7		0				-1				0		0	6
Dépôts et cautionnements	46		6							0	0		-1	50
Juste valeur positive des dérivés de couverture et de transaction	1 476	0	0	0			-127	0	-407	0	0	0	45	987
Produits et charges financiers (C)						-91	-222							
Charges						-91	-1 036							
Produits						0	815							
Flux de financement dans l'EFT (A - B + C)	41 35	1 687	-4 089	-2	-532	-89	-367	178	465	-2	147	461	0	39 523

5.3 CAPITAUX PROPRES

Au premier semestre 2024, SNCF SA a effectué un versement au fond de concours de l'État pour un montant total de 1 710 M€.

Ces versements ont été comptabilisés en distribution de réserves.

Par ailleurs, l'Assemblée générale du 13 mai 2024, statuant sur les comptes de l'exercice 2023 de la Société Nationale SNCF, a décidé d'affecter au report à nouveau le résultat de l'exercice 2023 s'élevant à -594,7 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

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2024	30/06/2023
Subventions d'exploitation reçues	154	124

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.

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2024	30/06/2023
Redevances d'accès (*)	1 131	1 047
Compensations Fret	89	67

(*) Dont redevances TER 920 M€ (815 M€ sur 2023) et redevances TET 211 M€ (232 M€ sur 2023)

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

7. ENGAGEMENTS HORS BILAN

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

Engagements reçus (en M€)	30/06/2024				31/12/2023
	Engagement total	Montant des engagements par période			Engagement total
		À moins d'un an	De un à cinq ans	Plus de cinq ans	
Engagements liés au financement	4 775	381	4 257	137	4 704
Sûretés personnelles	206	11	63	132	97
Lignes de crédit confirmées non utilisées	4 569	370	4 194	6	4 607
Engagements liés aux activités opérationnelles	23 541	5 641	10 076	7 823	23 455
Engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire	8 851	2 121	4 561	2 169	9 118
Engagements d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire	8 334	1 745	3 873	2 716	9 163
Promesses de vente immobilière	46	28	18	-	83
Garanties opérationnelles et financières	2 972	1 522	873	578	2 427
Contrats de location simple : mobilier	38	12	7	20	40
Contrats de location simple : immobilier	3 291	210	741	2 340	2 613
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations	9	3	5	1	10
Engagements liés au périmètre consolidé	17	-	17	-	17
Engagements portant sur les titres (contrats d'options)	17	-	17	-	17
Autres engagements reçus	3	3	-	0	2
Total engagements reçus	28 335	6 025	14 350	7 960	28 178

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	558	155	158	244	1 315
Sûretés personnelles	270	112	54	103	396
Sûretés personnelles : cautions données au titre des prêts souscrits par le personnel	230	42	103	84	237
Sûretés réelles	58	0	0	57	682
Engagements liés aux activités opérationnelles	29 972	9 305	11 649	9 018	30 888
Engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire	12 309	2 515	6 094	3 700	12 946
Engagements d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire	10 952	5 032	3 880	2 040	11 558
Promesses de vente immobilière	46	26	20	-	84
Garanties opérationnelles et financières	2 201	1 064	855	282	2 176
Cautions douanes	160	120	6	34	257
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations	2 406	226	353	1 828	2 461
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole...)	1 896	321	440	1 136	1 408
Engagements liés au périmètre consolidé	138	1	-	137	238
Engagements portant sur les titres	1	-	-	1	1
Garanties de passif	137	1	-	135	237
Autres engagements donnés	67	28	13	26	65
Total engagements donnés	30 734	9 489	11 819	9 426	32 507

Les principales variations des **engagements reçus** depuis le 31 décembre 2023 sont les suivantes :

– Le montant des engagements de financement d'investissements pour l'exploitation de matériel ferroviaire recule de 268 M€, en lien principalement avec :

- Des émissions d'appels de fonds effectuées par l'activité TER auprès des autorités organisatrices, concernant l'acquisition, la rénovation ou la modernisation de matériel roulant (-617 M€).
- L'effet passage du temps sur les garanties de rémunération des investissements de matériel roulant de Transilien (-427 M€) et sur les subventions à recevoir (-87 M€).
- La signature de nouvelles conventions de financement avec les régions Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes pour la rénovation et la modernisation de matériel ferroviaire (+533 M€).
- Le nouveau programme de rénovation à mi-vie des rames NAT du réseau francilien (+240 M€).

– Les engagements de financement d'investissements à recevoir pour l'exploitation des immobilisations autres que le matériel ferroviaire sont en baisse de 829 M€ ; cela s'explique principalement par :

- La baisse de 648 M€ des engagements de SNCF Réseau ; l'effet lié au nouvel engagement relatif au projet EOLE (+301 M€) a été plus que compensé par la baisse des engagements, consécutive notamment à la fin des travaux de modernisation de la gare de Bordeaux Saint-Jean (-159 M€) et à l'avancement des projets d'investissement, parmi lesquels Charles-de-Gaulle Express (-345 M€) et Haute performance Marseille-Vintimille (-157 M€).
- L'effet du passage du temps et du retrait des projets relatifs aux lignes L, A et J, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence sur les engagements de Transilien (-310 M€).

- Une baisse de 96 M€ des subventions d'investissement à recevoir d'Île-de-France Mobilités chez SNCF Gares & Connexions.

- De nouvelles subventions d'investissements à recevoir des autorités organisatrices (hors Île-de-France Mobilités) par SNCF Gares & Connexions pour financer les projets liés à la future ligne nouvelle Provence Côte-d'Azur (+281 M€).

– La hausse de 545 M€ des garanties opérationnelles et financières s'explique à hauteur de 380 M€ par de nouvelles cautions reçues par l'activité Transilien de la part des fournisseurs de matériel ferroviaire.

– Le montant des engagements liés aux contrats de location simple mobiliers et immobiliers augmente de 676 M€, du fait essentiellement 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 2023 sont les suivantes :

– La baisse de 624 M€ des sûretés réelles, résulte du remboursement par Eurostar International Limited des emprunts garantis par cet engagement.

– Les engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire baissent de 637 M€. Cette évolution concerne principalement les secteurs TGV-Intercités (-422 M€) et Transilien (-252 M€).

- Les engagements de TGV-Intercités ont été affectés à hauteur de -297 M€ lié principalement par l'actualisation du taux de révision des frais variables des contrats des rames TGV 2020.
- Chez Transilien, la baisse s'explique par les paiements réalisés sur la période au titre des tranches fermes des 131 rames RER NG (-370 M€), l'effet passage du temps (-87 M€) compensée par une nouvelle opération mi-vie des rames NAT (+240 M€).

– Les engagements d’achat et de financement d’immobilisations autres que le matériel ferroviaire sont en baisse de 606 M€.

- Les engagements de SNCF Réseau diminuent de 401 M€ ; cette évolution concerne les projets EOLE (-234 M€) et Charles-de-Gaule Express (-167 M€).
- Les engagements de Transilien reculent de 310 M€, sous l’effet du passage du temps et du retrait de l’engagement des projets relatifs aux lignes L, A et J, dans le cadre de l’ouverture à la concurrence.
- SNCF Gares & Connexions voit ses engagements progresser de 199 M€ du fait notamment des projets liés à la future ligne nouvelle Provence Côte-d’Azur (+221 M€) et du projet de rénovation de la grande halle voyageurs de Paris Gare de Lyon (+134 M€) ; en revanche, les engagements relatifs aux programmes d’investissement à réaliser en Île-de-France reculent de 163 M€.

– La progression de 489 M€ des engagements fermes d’achats de matières premières est liée à hauteur de 575 M€, à la signature par SNCF Énergie de nouveaux contrats de type PPA ENR (Power Purchase Agreement énergies renouvelables).

– Les engagements liés aux garanties de passif sont en recul de 100 M€ du fait de l’expiration au 30 juin 2024 de l’engagement donné par la filiale SVD de souscrire à des obligations convertibles en actions émises par la société Comuto SA.

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 2024 ont permis de recevoir un encaissement net de 190 M€ (179 M€ au 30 juin 2023) de la part du Factor de façon anticipée par rapport au délai de recouvrement habituel des créances.

8. PÉRIMÈTRE

Aucun mouvement significatif n’est intervenu sur la période.

03

RAPPORT
DES COMMISSAIRES
AUX COMPTES SUR
LES COMPTES
CONSOLIDÉS

Société nationale SNCF

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

(Période du 1^{er} janvier 2024 au 30 juin 2024)

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 2024 au 30 juin 2024)**

A l'Actionnaire unique
Société nationale SNCF
2 Place Aux Etoiles
93210 SAINT-DENIS

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre Assemblée générale, et en application de l'article L. 451-1-2 III du code monétaire et financier, nous avons procédé à :

- l'examen limité des comptes consolidés semestriels résumés de la société Société nationale SNCF, relatifs à la période du 1^{er} janvier 2024 au 30 juin 2024, 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 les points exposés ci-après.

Comme mentionné dans la note 4.3.1.1 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 2023 qui repose sur la base du nouveau plan stratégique 2023-2032 approuvé par le Conseil d'administration de SNCF Réseau du 28 septembre 2023 prenant en compte notamment le nouveau contexte économique et l'augmentation de l'inflation et des coûts de certaines matières premières.

Ce test n'a pas conduit à constater de dépréciation complémentaire des actifs de l'UGT Infrastructure au 31 décembre 2023.

Au 30 juin 2024, 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 2023, et des travaux en cours dans le cadre de la mise à jour du contrat de performance. En conséquence, SNCF Réseau n'a pas réalisé de nouveau test de valeur au 30 juin 2024 et a maintenu inchangée la dépréciation telle que déterminée à l'issue du dernier test réalisé en date du 31 décembre 2023.

L'équilibre des négociations entre l'État et SNCF Réseau qui sous-tend la trajectoire financière retenue dans le test au 31 décembre 2023 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.

Les prévisions de trésorerie utilisées dans le test de valeur réalisé fin 2023 reposent sur la trajectoire financière du nouveau plan stratégique 2023-2032 et ajustée au regard du budget 2024. Ces prévisions de trésorerie intègrent (i) des entrées de trésorerie (péages, subventions d'investissement) émanant notamment d'engagements de l'État, (ii) des dépenses opérationnelles (notamment travaux et entretien des installations) nettes des gains de productivité, (iii) des investissements notamment de régénération du réseau.

Les hypothèses qui sous-tendent ces projections restent sujettes à des aléas et incertitudes majeurs accentués par le contexte géopolitique et économique actuel, évolutif et incertain :

- Les prévisions retenues dans le test de valeur de l'UGT Infrastructure au 31 décembre 2023 reposent sur la trajectoire financière du nouveau plan stratégique 2023-2032 approuvé par le Conseil d'administration de SNCF Réseau du 28 septembre 2023 et ajustée pour l'année 2024 sur la base du budget validé par le Conseil d'administration de SNCF Réseau du 13 décembre 2023. 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. A ce titre, le contrat de performance 2021-2030 signé avec l'Etat en avril 2022 sera par ailleurs revu en 2024.
- Les projections de péages reposent en particulier sur :

- o Des trajectoires de trafic et des hypothèses d'ouverture à la concurrence qui restent entourées d'incertitudes.

- o Des hypothèses de tarification en partie soumises à avis de l'ART et à l'acceptation des Autorités Organisatrices de Transport. Sur la période 2024-2026, l'indexation des tarifs de péages conventionnés telle qu'intégrée dans le Document de Référence du Réseau (DRR) est susceptible d'être révisée à la suite de l'annulation par le Conseil d'Etat le 5 mars 2024 des dispositions tarifaires du DRR pour l'Horaire De Service (HDS) 2024 publiées le 9 décembre 2022 par SNCF Réseau.

Le Conseil d'administration de SNCF Réseau du 5 avril 2024 ainsi que le Conseil d'administration exceptionnel du 3 juillet 2024 ont adopté un nouveau projet de dispositions tarifaires, actuellement soumis à avis de l'ART. Il n'est pas attendu par SNCF Réseau d'impacts significatifs de ce recours sur son chiffre d'affaires.

- 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 des dividendes qui seront perçus de la Société Nationale SNCF.

o Les hypothèses du contrat de performance ont été reconduites, avec l'ajout d'un complément exceptionnel en 2024 et un niveau normatif inchangé à 0,9 Md€ à partir de 2032.

o L'estimation de ces subventions d'investissement repose sur la capacité distributive de la Société Nationale SNCF dans le contexte évoqué ci-dessus.

- Pour le réseau en service, SNCF Réseau continue de prévoir une amélioration progressive du niveau de performance attendu.

o Le niveau de performance cible en 2032, qui n'a jamais été atteint auparavant, repose sur la trajectoire d'investissements de régénération prévue dans le plan stratégique 2023-2032. Cette trajectoire n'intègre pas les investissements complémentaires de régénération et modernisation annoncés par la Première Ministre en février 2023 dans le cadre d'une "Nouvelle donne ferroviaire". Ces investissements devraient être financés en totalité par des ressources externes à SNCF Réseau.

o La valeur terminale constitue ainsi la part essentielle de la valeur recouvrable.

Ces aléas et incertitudes majeurs, dont les incidences sont à apprécier en liaison avec le taux d'actualisation utilisé, pèsent sur les prévisions de flux de trésorerie prévisionnels actualisés retenus pour l'évaluation des actifs corporels, incorporels et droits d'utilisation de l'UGT Infrastructure figurant au bilan de la société au 30 juin 2024 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 2024, d'une part à 35,3 milliards d'euros pour les immobilisations corporelles et incorporelles (encours de production exclus) et droits d'utilisation et 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 26 juillet 2024

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
France

GROUPE 