

SNCF RÉSEAU

RAPPORT FINANCIER

SEMESTRIEL

2023

Normes IFRS – en millions d'euros

15-17 rue Jean-Philippe Rameau – 93212 La Plaine Saint-Denis Cedex

**01 – ATTESTATION DES RESPONSABLES DU
RAPPORT FINANCIER**

PAGE 004

**02 – RAPPORT DE GESTION COMPTES
CONSOLIDÉS SEMESTRIELS SNCF RÉSEAU
RÉSUMÉS**

PAGE 006

**03 – COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS
RÉSUMÉS**

PAGE 040

**04 – RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX
COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS
SEMESTRIELS**

PAGE 074

01 –

ATTESTATION DES

RESPONSABLES DU

RAPPORT

FINANCIER



ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER

Nous attestons, à notre connaissance, que les comptes pour la période close au 30 juin 2023 sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport de gestion ci-joint présente un tableau fidèle de l'évolution des affaires, des résultats et de la situation financière de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, ainsi qu'une description des principaux risques et des principales incertitudes auxquels elles sont confrontées.

La Plaine Saint-Denis, le 27 juillet 2023

Matthieu CHABANEL

Le Président

Anne BOSCHE LENOIR

La Directrice Générale Adjointe,
Finance et Achats

02 –

RAPPORT DE GESTION
INTÉGRÉ
COMPTES
CONSOLIDÉS
SNCF RÉSEAU

IFRS – en millions d'euros



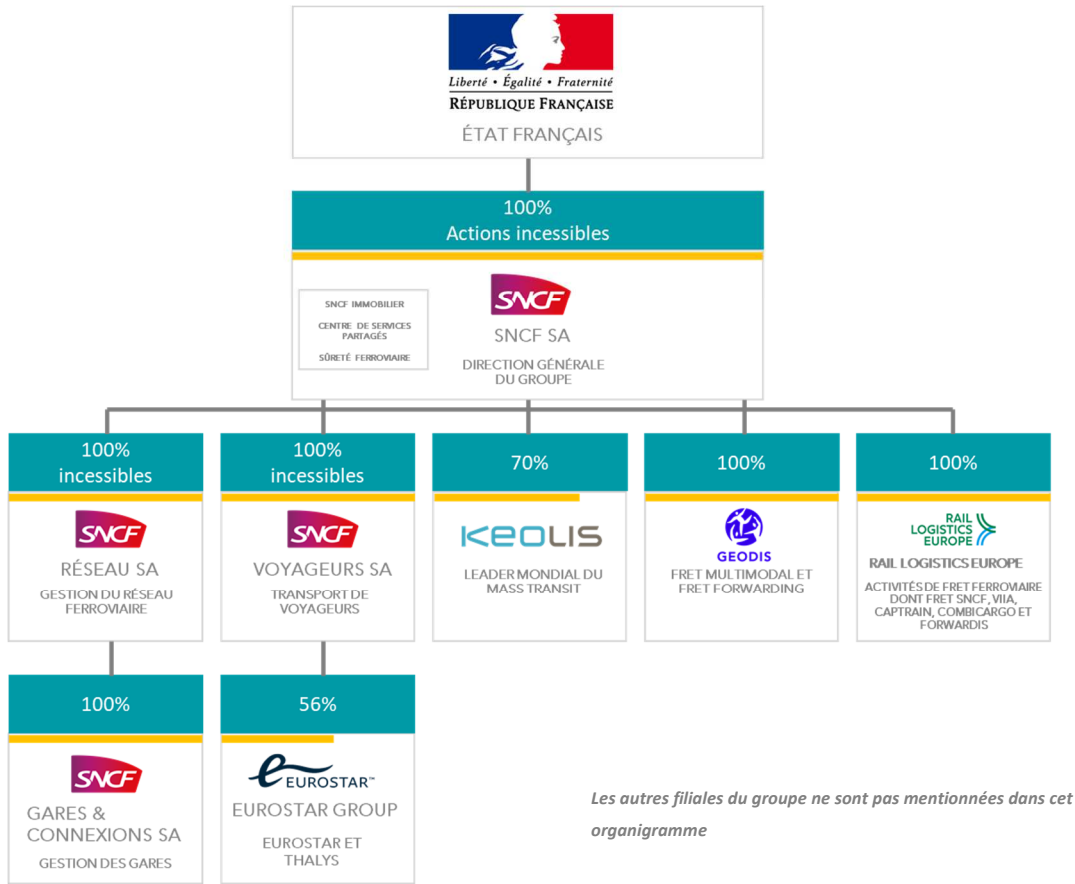
SOMMAIRE

1. GROUPE SNCF RESEAU AU PREMIER SEMESTRE 2023	8	2.5. INVESTISSEMENTS.....	31
1.1. ORGANISATION DU GROUPE SNCF AU 30 JUIN 2023.....	8	2.6. ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT.....	33
1.2. PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ DU GROUPE SNCF RÉSEAU	9	2.7. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT	33
1.3. STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE.....	10	3. TYPOLOGIE DES RISQUES	35
1.4. FAITS MARQUANTS	12	3.1. LES RISQUES OPÉRATIONNELS	35
1.5. TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS	17	3.2. LES RISQUES FINANCIERS/DE MARCHÉ	35
1.6. CHIFFRES CLÉS FINANCIERS DU GROUPE SNCF RÉSEAU	22	3.3. LES RISQUES JURIDIQUES ET DE CONFORMITÉ	35
1.7. ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE.....	22	3.4. LES RISQUES STRATÉGIQUES.....	35
2. RÉSULTAT ET SITUATION FINANCIÈRE DU GROUPE	23	3.5. LES RISQUES À FORT IMPACT SUR LA NOTORIÉTÉ	35
2.1. PRÉSENTATION DE L'EBITDA	23	3.6. LES RISQUES ALÉATOIRES	36
2.2. TABLEAU DE FINANCEMENT	23	3.7. LA POLITIQUE D'ASSURANCE	36
2.3. COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS AU 30 JUIN 2023	25	3.8. RENFORCEMENT DE LA MAÎTRISE DES RISQUES	36
2.4. ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE L'ENTREPRISE ET RÉSULTATS DES SECTEURS OPÉRATIONNELS.....	26	4. ENJEUX ET PERSPECTIVES	37
		4.1. SECTEUR SNCF RÉSEAU	37
		4.2. SECTEUR SNCF GARES & CONNEXIONS	39
		4.3. SECTEUR AUTRES.....	39

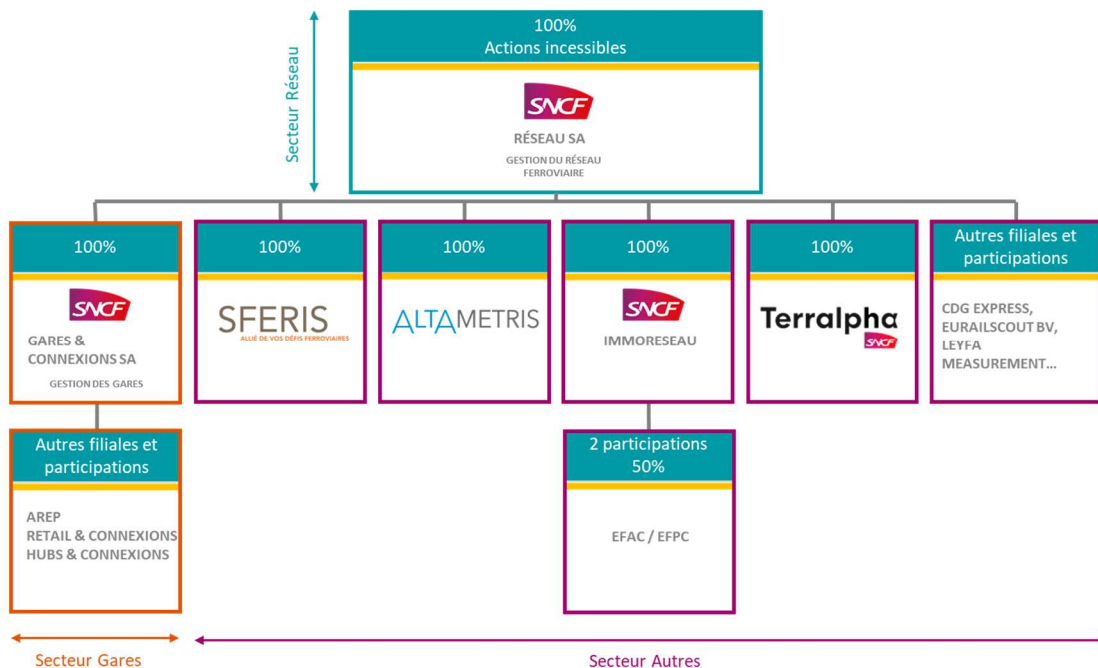
1. GROUPE SNCF RÉSEAU AU PREMIER SEMESTRE 2023

1.1. ORGANISATION DU GROUPE SNCF AU 30 JUIN 2023

Organigramme Groupe SNCF au 30 juin 2023



Organigramme Groupe SNCF Réseau au 30 juin 2023



Au total 37 sociétés composent le groupe SNCF Réseau

Le groupe SNCF, 100% détenu par l'État français, est ancré au cœur du système ferroviaire français au sein duquel il a un rôle systémique. C'est un groupe unifié composé de sociétés anonymes depuis 2020 (mise en œuvre de la réforme ferroviaire de 2018).

Pour répondre à ses enjeux, SNCF s'organise autour d'une société mère et de SNCF RÉSEAU, SNCF GARES & CONNEXIONS, RAIL LOGISTICS EUROPE, SNCF VOYAGEURS, GEODIS et KEOLIS :

- SNCF SA, est garante de l'unité, de l'intégration et de la solidarité du Groupe et mène à bien sa transformation. Elle est chargée de :
 - o Piloter le temps long : définition de la stratégie du Groupe, cohérence des stratégies des activités, allocation de cash, gestion de portefeuille et définition des partenariats ou alliances, gestion de la dette, pilotage de quelques grandes politiques industrielles ou transverses, pilotage de la recherche et innovation ;
 - o Garantir le temps court et notamment le respect de la trajectoire stratégique définie avec l'actionnaire : mise en place de plans de performance transverses et suivi des macro-indicateurs de l'activité tant financiers que de production et de qualité de service.
- SNCF VOYAGEURS, détenue par la société mère, rassemble l'ensemble des entreprises ferroviaires du groupe dédiées au transport de voyageurs en France et l'international ;
- SNCF RÉSEAU, détenue par la société mère, assure l'ingénierie, l'exploitation y compris commerciale et l'entretien du réseau ferré français. Gestionnaire d'infrastructures, SNCF RÉSEAU est le pivot du système ferroviaire national, en assumant le rôle d'ordonnanceur optimal et équitable entre les différents utilisateurs et interfaces du réseau (entreprise ferroviaires, régions, ports, etc.). SNCF RÉSEAU assure ainsi deux fonctions essentielles : la tarification des péages et l'attribution des sillons. Son indépendance est aujourd'hui garantie par la mise en place d'une « muraille » avec le reste du groupe sur ces deux fonctions ;
- SNCF GARES & CONNEXIONS, filiale de SNCF RÉSEAU, gère et exploite les gares de France. Elle permet aux transporteurs de bénéficier de l'accès et de services en gares ;
- RAIL LOGISTICS EUROPE (RLE), chapeaute les activités de fret et de logistique ferroviaires. Grâce à ses nombreuses expertises, RLE propose des solutions de porte à porte et sur-mesure à ses clients, pour tous types de marchandises, en Europe et dans le monde grâce aux marques Fret SNCF, VIIA, Captrain, Naviland cargo et Forwardis ;
- Le groupe GEODIS est spécialiste du transport logistique de marchandises en France et qui intervient dans 170 pays dans le monde ;
- Filiale de SNCF à 70%, KEOLIS est un acteur majeur de la mobilité partagée en milieu urbain et périurbain. Leader mondial du métro automatique et du tramway, KEOLIS exploite également des réseaux de bus, car, train, transport à la demande, navette autonome, vélos... pour le compte de 300 Autorités Organisatrices de Mobilité dans 15 pays.

1.2. PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ DU GROUPE SNCF RÉSEAU

Au sein du Groupe SNCF, le réseau ferré national et ses 30000 km de lignes (dont 2 700 km de Lignes à Grande Vitesse) sont affectés à la société SNCF Réseau, qui en assure la gestion, l'entretien, la modernisation et la sécurité.

SNCF Réseau est également le garant de l'accès au réseau et aux installations de services pour ses clients dans des conditions transparentes et non discriminatoires :

- 41 entreprises ferroviaires (titulaires d'une licence et d'un certificat de sécurité unique) qui peuvent circuler sur le réseau
- 18 autres entreprises, qui ne peuvent pas circuler sur le réseau, appelées candidats autorisés (opérateurs de transport combiné, ports, etc.) et qui réservent uniquement des sillons qu'elles confient à l'entreprise ferroviaire de leur choix pour la circulation

SNCF Réseau s'est fixée pour objectif de développer l'offre ferroviaire, à la fois pour répondre aux besoins croissants de mobilité et accompagner l'ouverture du marché voyageur domestique. Pour cela, l'entreprise s'est dotée d'une organisation transverse, tournée vers la relation client, et structurée par grandes missions stratégiques avec quatre directions de prescription (Actifs ferroviaires, Stratégie, Industrielle & Ingénierie et Exploitation Système), trois directions de production (Clients & Territoires, Opérations & Production et Ile-de-France) et cinq directions support (Stratégie et Affaires Corporate, Sécurité, Sûreté & Risques, Ressources Humaines, Finances & Achats et Communication).

SNCF Réseau est l'interlocuteur des Autorités Organisatrices de Transports et de l'État pour tous les projets, régionaux et nationaux, de développement du réseau ferroviaire qu'il porte et conduit.

À la suite de son classement en Administration Publique (APU) en octobre 2018, SNCF Réseau a été placée parmi la liste des Organismes Divers d'Administration Centrale (ODAC) publiée par l'INSEE le 29 mai 2019.

Le groupe SNCF Réseau via sa filiale SNCF Gares & Connexions est le gestionnaire unifié des gares de voyageurs. La SA SNCF Gares & Connexions et ses filiales (AREP, Retail et Connexions, Hubs & Connexions), détenues directement ou indirectement à 100% par SNCF Réseau, reprennent les activités et investissements du périmètre historique de SNCF Gares & Connexions et du périmètre transféré par SNCF Réseau. Le nombre de sociétés consolidées du groupe est de 37.

Les principales missions du groupe SNCF Réseau sont :

- Assurer la maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure du réseau ferré national
- Assurer la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national
- Assurer le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national
- Assurer des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, au bénéfice de l'ensemble des acteurs de ce système, notamment en matière de gestion de crise et de coordination des acteurs pour la mise en accessibilité
- Assurer la gestion unifiée des gares de voyageurs, à travers sa filiale SNCF Gares & Connexions dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et

financière. SNCF Gares & Connexions a pour mission de fournir aux entreprises ferroviaires des services et des prestations de haute qualité, de façon transparente et non discriminatoire.

L'ensemble de ces missions font du groupe SNCF Réseau un acteur majeur du système ferroviaire français. L'entreprise est en effet le seul acteur du secteur doté d'une vision globale et qui dispose des leviers nécessaires pour piloter et coordonner l'ensemble des infrastructures sur les voies et dans les gares.

1.3. STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE

1.3.1. Stratégie 2021-2030 de SNCF Réseau

1.3.1.1. Le projet stratégique d'entreprise « Tous SNCF Ambition Réseau »

Le projet stratégique d'entreprise « TOUS SNCF Ambition Réseau » a été approuvé le 16 décembre 2020 par le Conseil d'Administration de SNCF Réseau, actant ainsi les objectifs et les engagements du gestionnaire d'infrastructure à horizon 2030. Cette marque de confiance dans les choix d'avenir de SNCF Réseau constitue un tremplin pour sa transformation, portée par tous ses collaborateurs vers ce nouveau cap.

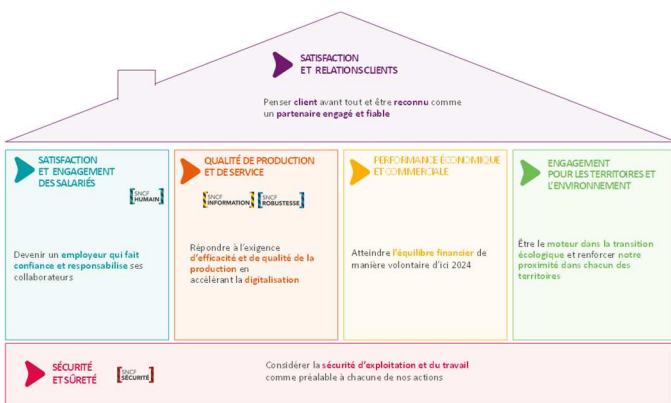
Les défis de SNCF Réseau ces prochaines années sont nombreux. Une demande croissante de mobilité, l'ouverture à la concurrence, la transition écologique et un retour à l'équilibre financier en 2024. Par ailleurs, le gouvernement a fixé comme mission prioritaire à SNCF Réseau l'objectif d'améliorer la qualité du réseau ferroviaire français au bénéfice de tous (voyageurs, entreprises ferroviaires, et chargeurs) en continuant à assurer l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure et en assurant son développement soutenable, porté par une excellence opérationnelle et l'assainissement de sa trajectoire financière conformément aux objectifs du nouveau pacte ferroviaire de 2018.

La stratégie de SNCF Réseau repose ainsi sur quatre axes prioritaires :

- Les clients et territoires
- La filière industrielle
- La performance économique et industrielle
- La transition écologique

Ces quatre priorités s'appuient sur l'excellence en matière de sécurité et l'engagement de tous les collaborateurs de SNCF Réseau.

Pour répondre à ces priorités et ces enjeux, le projet stratégique de SNCF Réseau est construit autour des six piliers de la Maison « TOUS SNCF » qui constitue une méthode concrète permettant à chacun dans l'entreprise de donner vie à son projet :



- Sécurité Sûreté et éthique

Assurer la sécurité de tous et garantir la sûreté des infrastructures constituent deux priorités de longue date. SNCF Réseau doit intensifier ses efforts pour atteindre le niveau de sécurité et de sûreté maximum, au bénéfice des salariés et des clients.

- Satisfaction et relations clients

Pour que le ferroviaire soit plus souvent choisi, SNCF Réseau doit mieux répondre aux besoins et attentes de leurs clients en améliorant notamment la qualité de service.

- Qualité de la production et des services

Pour apporter aux clients de SNCF Réseau des services d'infrastructures ferroviaires de qualité au coût le plus juste, l'entreprise doit à la fois poursuivre les projets de rénovation et de modernisation du réseau, accélérer la digitalisation et l'innovation industrielle, renforcer la performance technique et conforter la pratique de l'excellence opérationnelle.

- Performance économique

L'objectif de renouer avec l'équilibre financier dès 2024 positionne la performance économique et commerciale comme stratégique pour l'avenir de SNCF Réseau. Elle s'appuie particulièrement sur une amélioration de la productivité industrielle, le développement des trafics et des recettes et la conduite du plan de performance.

- Satisfaction et engagement des salariés

Dans un contexte marqué par des réformes successives, il est fondamental de reconstruire une confiance en l'avenir et en l'entreprise. Fiers de leur métier et motivés, les salariés sont considérés, valorisés et placés au cœur des projets comme des ambitions de SNCF Réseau.

- Engagement territorial et environnemental

Garantir l'exemplarité des pratiques environnementales, démontrer que l'entreprise crée de la valeur pour les territoires, accompagner les clients dans leur transition écologique sont les trois objectifs à atteindre pour contribuer à l'essor du ferroviaire.

Afin d'assurer efficacement le pilotage du projet stratégique d'entreprise :

- Des indicateurs phares ont été définis pour chaque pilier avec pour objectif de mesurer les progrès et d'apprécier le chemin restant à parcourir
- Des projets prioritaires ont été définis comme prioritaires pour progresser de façon pérenne et atteindre les objectifs de demain.
- Une surveillance économique, industrielle et financière est mise en place pour les projets prioritaires visant à atteindre des objectifs de performance concrets et impactant, de la direction centrale jusqu'aux territoires concernés. Elle s'exprime à travers la tenue de comité évaluant la performance des programmes et des projets associés, ainsi que par la diffusion trimestrielle d'une note d'analyse au Comité Exécutif.

Pour valoriser la déclinaison de son projet d'entreprise, et dans la continuité des actions entreprises en 2021, SNCF Réseau a organisé des temps forts (Ambition Réseau en Action) autour des piliers de la maison et des projets prioritaires.

Ces rencontres dans tout le territoire ont permis de renforcer les remontées des bonnes pratiques d'excellence opérationnelle et relationnelle afin d'affirmer les meilleurs standards et d'aider les équipes à progresser dans nos

résultats au quotidien. De plus, cette dynamique rappelle l'importance de la construction des Maisons « TOUS SNCF », qui est toujours un des attendus fort en 2023.

1.3.1.2. Contrat de performance avec l'État sur 2021-2030

SNCF Réseau et l'État ont conclu un contrat de performance, couvrant la période 2021-2030. Il intègre les nombreux changements intervenus depuis 2017, notamment les mesures prévues par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire (2018) et la Loi d'Orientation des Mobilités (2019), de nouvelles réglementations intervenant dans la gestion du réseau et en particulier des lignes de desserte fine du territoire. Le projet de contrat intègre les conséquences de la crise sanitaire connues à mi-2021. Sur le plan financier, les principales nouveautés concernent la reprise par l'État de 35 Mds€ de dette, la poursuite d'un objectif d'équilibre économique à horizon 2024, ainsi que le maintien de l'application de la règle d'or, qui contraint l'entreprise à ne pas investir en fonds propres au-delà d'un certain ratio entre sa dette et sa marge opérationnelle.

Le contrat s'appuie sur une trajectoire financière et des objectifs industriels et commerciaux engageants pour l'entreprise.

Une clause de gestion des écarts prévoit une possibilité pour les deux parties (l'État et SNCF Réseau) d'engager des discussions pour déterminer les mesures à prendre, en cas de non-atteinte pour une année donnée, des objectifs assignés par le contrat en termes de marge opérationnelle ou de respect de la trajectoire d'investissements, dans l'éventualité où cette non-atteinte serait imputable à des événements ne relevant pas de la responsabilité de SNCF Réseau, notamment des circonstances exceptionnelles (telles que la crise sanitaire) ou des décisions externes (telles que des évolutions législatives ou réglementaires) ayant un impact significatif sur les conditions de l'équilibre économique de SNCF Réseau. Le contrat est assorti de 21 indicateurs avec objectifs, répartis sur 3 axes principaux :

- Améliorer la qualité de service offerte aux clients pour soutenir le développement du transport ferroviaire au meilleur coût ;
- Poursuivre l'effort de modernisation et de rénovation du réseau dans la durée ;
- Définir une trajectoire pour atteindre l'équilibre financier à partir de 2024 et la maîtrise de la dette en garantissant la soutenabilité économique de l'entreprise.

1.3.2. Stratégie de SNCF Gares & Connexions

Pour conforter et développer son plan stratégique ambitieux, baptisé « enVIEdegare », SNCF Gares & Connexions s'appuie sur les six piliers du projet d'entreprise « Tous SNCF » lancé en 2020.

1. Sécurité, sûreté et éthique

Ce pilier est ancré dans l'ADN de SNCF Gares & Connexions, avec une vigilance très forte dans l'application de tous les processus et procédures afin d'assurer la sûreté et la sécurité de l'ensemble de ses clients, fournisseurs et sous-traitants.

2. Qualité de production et de services

L'engagement de SNCF Gares & Connexions est d'offrir un haut niveau de qualité, dans tous ses métiers : projets, travaux, services, commerces....

3. Satisfaction et engagement des salariés

SNCF Gares & Connexions veut être une entreprise où il fait bon travailler, en promouvant la diversité, la parité, le recours à

des collaborateurs en situation de handicap ainsi que l'emploi des jeunes.

4. Satisfaction et relations clients

Pour SNCF Gares & Connexions, les gares doivent être efficaces, pratiques, remarquables, et modernes, en accompagnant les clients sur les usages d'aujourd'hui et de demain.

5. L'engagement territorial et environnemental

SNCF Gares & Connexions se veut être au service de tous les territoires. L'entreprise renforce son engagement auprès des Régions par, notamment, la signature de contrats de performance avec chacune d'entre elles, y compris en Ile-de-France. Le programme « Place de la Gare », en est l'illustration.

Enfin, SNCF Gares & Connexions a pour ambition d'être aussi le spécialiste de la gare verte avec pour priorités l'énergie, l'éco-conception, le zéro déchet et la mobilité douce (vélo).

6. Performance économique

SNCF Gares & Connexions, qui réalise 1,6 Md€ de chiffre d'affaires et 1 Md€ d'investissements par an, améliore sa performance économique en activant quatre leviers : accroître le chiffre d'affaires, baisser le coût des investissements, être frugal dans les dépenses de fonctionnement et enfin diversifier et chercher de nouvelles sources de financement, publiques et privées.

Le contrat de performance 2021-2026 qui a été signé avec l'État formalise ces choix stratégiques.

Parmi les réalisations du plan stratégique « enVIE de gare » de l'année 2023, les succès suivants peuvent être relevés :

- a- Le déploiement progressif des Nouvelles Lignes Métier, notamment de la Ligne Métier Santé avec le lancement de l'AO Télé médecine ;
- b- La mise en place d'une démarche d'Asset Management visant à mieux connaître nos actifs et leur état pour anticiper et prioriser nos investissements ;
- c- La poursuite de la mise en place du partenariat avec Ténergie autour de la pose de panneaux photovoltaïques sur certains parkings de gares : les permis pour l'installation des panneaux sont en cours d'obtention ;
- d- La poursuite de la mise en œuvre de la politique nationale de services « enVIE de gare », basée sur quatre fondamentaux : efficacité, praticité, modernité et gares remarquables ;
- e- L'élaboration d'une politique de services pour les gares de Services Express Régionaux Métropolitain (SERM) et la mise en place d'une coordination avec SNCF Réseau sur le sujet SERM, afin de répondre aux enjeux de besoins de mobilité croissants des villes tout en diminuant les émissions carbonees ;
- f- La poursuite de grands projets de transformation déjà démarrés, tels que :
 - la GHV de Paris Austerlitz (livraison prévue fin 2023) ;
 - la PHV de Paris Lyon (livraison prévue au 2^{ème} semestre 2023) ;
 - le PEM, le COEG et la transformation de la gare de Toulouse Matabiau (livraison prévue en septembre 2023) ;
 - le projet de rénovation de la gare Paris Nord à horizon 2024, en vue d'accueillir les Jeux Olympiques et paralympiques 2024.

1.4. FAITS MARQUANTS

1.4.1. Groupe SNCF Réseau

1.4.1.1. Conjoncture économique

Secteur SNCF Réseau

Dans la continuité de 2022, l'année 2023 est marquée par une poursuite de l'inflation, qui s'établit à +5,3% (IPCH à fin juin, 12 mois glissants), avec des impacts significatifs sur les coûts :

- Hausse des charges de personnel à la suite des tables rondes de décembre 2022 et de mai 2023
- Forte hausse du coût de l'énergie de traction, refacturée par SNCF Réseau aux transporteurs
- Hausse du coût de l'électricité tertiaire (bâtiments, sites industriels)
- Pression sur le coût des matières
- Hausse du coût des marchés, constatée au fur et à mesure des dates de renouvellement.

SNCF Réseau est également touchée par la remontée des taux :

- Financement à court terme : l'ESTER était négatif sur le 1^{er} semestre 2022 (taux de -0,6% à fin juin 2022) là où il s'établit à 3,4% début juillet 2023, engendrant une hausse significative des frais financiers
- Financement à long terme : là où SNCF Réseau avait pu emprunter en 2020 et 2021 à 0,6% sur 12 ans, l'emprunt mis en place en février 2023 avait un taux de 3,2% sur 8 ans. Cette dette a été contractée auprès du groupe SNCF.

Secteur SNCF Gares & Connexions

Malgré les conflits sociaux, le niveau d'activité des commerces en gares s'est révélé dynamique au cours du premier semestre 2023, en amélioration de +12% par rapport à 2022 avec, en particulier un niveau du mois de mai à +8% par rapport à celui de mai 2022 considéré comme le mois à partir duquel tous les effets de la crise COVID avaient été gommés. Cette croissance à laquelle s'ajoute des dénouements favorables sur exercice antérieur se traduit par une hausse du chiffre d'affaires des redevances des commerces de 22 M€ (19 %) par rapport au premier semestre 2022.

Le premier semestre 2023 a également été marqué par la poursuite de l'inflation amorcée fin 2021 et amplifiée en 2022 par la guerre en Ukraine. Au-delà des hausses salariales et de l'accroissement du coût des prestations, l'impact majeur en 2023 concerne l'énergie dont le coût (52 M€) est multiplié par 2,5 vs 2022. L'intégralité de ces surcoûts n'ayant pu être répercutée dans son chiffre d'affaires, SNCF Gares & Connexions estime que cela affecte l'EBITDA et le Cash-Flow Libre du premier semestre pour respectivement - 21 et 18 M€ par rapport à 2022.

La réponse à cette situation qui s'installe, demeure plus que jamais la poursuite de la politique de sobriété passant par une mise sous contrainte des achats et la recherche systématique de productivité dans la phase étude des nouveaux projets.

Secteur Autres

Sferis a connu sur le premier semestre 2023 les effets de l'inflation sur ses charges, et notamment sur sa masse salariale, sur ses frais d'hébergement et sur les prix du carburant. Afin de préserver sa performance économique, Sferis a amplifié ses actions de productivité. Sferis s'est engagé à faire appliquer les ré indexations de ses prix de vente

contractuellement prévues. Les grèves du début d'année ont eu un impact très limité sur l'activité de la société.

La forte inflation a eu un impact sur les charges d'Altametriz (essentiellement sur sa masse salariale) sans avoir, à ce stade, de contrepartie sur les prix de vente. Les grèves n'ont pas eu d'effet significatif sur l'activité du premier semestre.

Malgré le contexte inflationniste, la maîtrise des charges d'exploitation et le maintien d'une activité soutenue permettent à Leyfa Measurement de tenir le cap. Il convient de noter qu'un nouveau contrat cadre a été signé avec SNCF Réseau en avril 2023. Les nouveaux prix de vente ont été négociés en fonction de la réalité économique actuelle et il n'est prévu aucune indexation automatique (contrat d'environ un an et demi). Les grèves ont impacté les activités de janvier et février mais l'activité soutenue à partir de mars est venue compenser le chiffre d'affaires manquant.

Le contexte inflationniste se mesure dans l'activité de Terralpha à une hausse forte des refacturations d'énergie par les exploitants des datacenters connectant les fibres de nos clients à notre réseau. Nos contrats de transport de données pour ces clients ne prévoient pas d'indexation des coûts d'énergie (usage du secteur des télécoms) mais sont convenus pour des durées relativement courtes, permettant une réévaluation régulière.

1.4.1.2. Suivi du plan de relance

Dans le contexte de crise sanitaire, un plan de relance avait été engagé avec l'État en septembre 2020 afin de financer des investissements dans le cadre du renouvellement et la modernisation. Ce plan se décompose comme suit :

Un premier volet de 4,05 Mds€ de recapitalisation de SNCF SA pour financer les investissements sur le réseau, reversés à SNCF Réseau via le fonds de concours selon un calendrier défini entre le groupe et SNCF Réseau et validé par l'État ainsi que le Conseil d'Administration de la SA SNCF.

L'état des versements est le suivant :

- 1,645 Md€ ont été versés à SNCF Réseau le 23 février 2021
- 1,761 Md€ ont été versés à SNCF Réseau en 2022 : 1,068 Md€ le 4 mars et 0,693 Md€ le 31 aout,
- le solde de 644 M€ a été versé à SNCF Réseau le 14 mars 2023.

L'enregistrement de ces versements se fait en subvention d'investissement au fur et à mesure de la comptabilisation des dépenses de renouvellement et de performance.

Le deuxième volet concerne 600 M€ de produits de cessions que le groupe SNCF s'est engagé à mobiliser pour financer les investissements sur le réseau et dans les gares, alloués à SNCF Réseau sur la période 2021-2025, au travers du mécanisme du fonds de concours.

Le mécanisme de financement est le suivant : versement via le fonds de concours de l'État, alimenté sur cet objet par des produits de cessions réalisés par la SA SNCF.

L'état des versements est le suivant :

- 20 M€ ont été versés à SNCF Réseau en décembre 2021
- 211 M€ ont été versés à SNCF Réseau en 2022
 - 120 M€ de produits de cessions pour Gares & Connexions ont été versés à SNCF Réseau le 4 mars 2022 et seront rétrocédés à SNCF Gares & Connexions via une augmentation de capital libéré sur

quatre ans (recapitalisation de 38,5 M€ le 30 mai 2022 et 31,5 M€ le 25 mai 2023)

- 91 M€ d'autres produits de cession le 13 septembre 2022
- 125 M€ de produits de cession réceptionnés le 25 mai 2023

1.4.1.3. Fonds de concours de l'État

Sur le 1^{er} semestre 2022, SNCF Réseau avait reçu 135 M€ de fonds de concours EOLE, réceptionnés le 13 juin 2022.

Sur le 1^{er} semestre 2023, SNCF Réseau a perçu 761 M€ en plusieurs fois :

- 168 M€ issus du fonds de concours initialement prévus en 2022, réceptionnés le 14 mars 2023
- 19 M€ de fonds de concours Eole réceptionnés le 29 mars 2023
- 170 M€ au titre de la contribution pour l'année 2023 prévu dans le contrat de performance, réceptionnés le 23 mai 2023
- 404 M€ au titre de la contribution exceptionnelle de SNCF pour l'année 2023, également réceptionnés le 23 mai 2023

1.4.1.4. Mouvements sociaux

Des mouvements sociaux en lien avec la réforme des retraites ont impacté significativement le secteur ferroviaire.

Sur le 1^{er} semestre, 53 jours ont été perturbés par les mouvements sociaux (dont 35 jours de grèves nationales).

L'impact sur le chiffre d'affaires (hors électricité) s'élève à -160 M€, comprenant -151 M€ sur les redevances d'infrastructures (tous transporteurs confondus) et -9 M€ au titre des compensations fret (prises en charge par l'État).

L'impact EBITDA est de -151 M€ : la perte des redevances et la perturbation de la production (report de la production des investissements sur du petit entretien) sont atténuées par des retenues sur salaires.

Ce n'est que sur le mois de juin que les circulations reviennent au niveau du budget et dépassent pour la première fois celles de 2022.

1.4.1.5. « Nouvelle donne ferroviaire »

La Première ministre Elisabeth Borne a annoncé le 24 février 2023 un plan de 100 Mds€ d'ici 2040 pour le transport ferroviaire qui doit s'ajouter aux sommes déjà engagées.

Concrètement, l'État va commencer par ajouter d'ici la fin du quinquennat (2027) 1,5 Mds€ par an au budget actuel pour régénérer et moderniser les voies ferrées (1 Md€ pour la régénération et 500 M€ pour la modernisation). Il s'agit en particulier de remplacer les voies ferrées, de renouveler la signalisation et de numériser les postes d'aiguillage.

Cette nouvelle donne ferroviaire passera par le déploiement des RER métropolitains dans les grandes agglomérations françaises, au-delà de la poursuite des projets de lignes nouvelles engagés et de la relance des trains de nuit. La Société du Grand Paris devrait voir ses compétences élargies afin de réfléchir aux modalités opérationnelles et de financement de ces nouveaux RER, afin de travailler en tandem avec SNCF Réseau. Des discussions avec les exécutifs locaux concernés ont déjà eu lieu.

Une convention relative au financement du programme de régénération du réseau ferroviaire a été signée en mai 2023 par

SNCF Réseau et l'Agence de financement des infrastructures de transport de France afin de répondre aux objectifs de planification écologique fixés en cohérence avec les stratégies européennes. Cette convention prévoit l'inscription de 100 M€ dédiés à la réalisation de travaux et d'études complémentaires pour la régénération du réseau ferroviaire (décarbonation, zéro artificialisation nette, etc.). Ces 100 M€ seront répartis sur les axes Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et Paris-Clermont Ferrand ainsi qu'en Ile de France.

1.4.1.6. Décarbonation

SNCF Réseau s'engage à réduire ses émissions directes de gaz à effet de serre et plus globalement à améliorer son empreinte environnementale à l'horizon 2030 avec comme priorités 2023 la poursuite des trajectoires de décarbonation.

Dans un contexte de transition énergétique, cette décarbonation comprend :

- La réduction des émissions carbone directes (17% des émissions totales) malgré le contexte de hausse du niveau de régénération. Pour rappel, les émissions carbone directes entre 2020 et 2022 ont été réduites de 6,7%
- La poursuite de la réduction des émissions fossiles sur les parcs immobiliers avec des objectifs de réduction de 31% grâce à la suppression des chaudières fiouls d'ici 2029, un plan de sobriété énergétique et la mise en conformité des bâtiments les plus énergivores. Les objectifs comprennent également une réduction de 27% des émissions fossiles des parcs automobiles avec la location de véhicules moins énergivores et moins émetteurs de CO2 ainsi que l'intégration progressive dans le parc des véhicules électriques (1122 véhicules par an) pour atteindre une flotte comprenant 30% de véhicules électriques d'ici 2030
- La fiabilisation des données sources pour la comptabilité carbone

Concernant le domaine industriel, des études et des expérimentations sont en cours afin de respecter le plan de performance énergétique notamment concernant le développement des énergies renouvelables (solaire, hydrogène, biogaz, biocarburant, géothermie...), par exemple par le biais de la solarisation du territoire. Aussi, ces recherches sont axées sur la réduction des pertes électriques.

Concernant ses objectifs d'économie circulaire, la SNCF Réseau place en priorité la réduction des émissions carbone indirectes avec 34,7% d'émissions carbone indirectes évitées par km de voie régénérée, par rapport à 2018. De plus, l'entreprise a assuré :

- La collecte de plus de la moitié des matériaux structurants en vue de leur valorisation
- Le recyclage de rail en fin de vie et l'approvisionnement en rail recyclé en amont
- La mise en place de trois démonstrateurs d'économie circulaire en lien avec les partenaires locaux

Également, SNCF Réseau a poursuivi ses mesures de protection de la biodiversité en devenant le premier gestionnaire d'infrastructure ferroviaire européen à être sorti du glyphosate. L'entreprise continue également les recherches d'alternatives aux produits phytopharmaceutiques avec 1,5 M€ engagés depuis 2017 et 0,3 M€ prévus pour 2023.

Enfin, SNCF Réseau entreprend une stratégie d'adaptation au changement climatique face à un scénario partagé avec l'État de +4 degrés en 2100. Afin d'assurer la qualité du service face aux intempéries, l'entreprise poursuit ses études notamment

sur la gestion des inondations et agit par ordre de mérite grâce au calcul économique afin de rendre le réseau plus résilient.

1.4.1.7. Sécurité

L'État a annoncé une enveloppe supplémentaire de 5 M€ pour sécuriser des sites de SNCF en Île-de-France après "l'acte de malveillance" à Vaires-sur-Marne (Seine-et-Marne) qui a fortement perturbé le trafic à la gare de l'Est à Paris en janvier, en plus des 20 M€ prévus par SNCF. L'objectif est de sécuriser 130 sites en Ile-de-France d'ici 2024, 20 à 25 à la charge de l'État, grâce à des clôtures, alarmes, détecteurs de personnes, vidéo surveillance ou encore badges d'entrée.

Concernant la cybersécurité, SNCF Réseau a validé le renforcement de la sécurité de ses systèmes informatiques en vue de la coupe du monde de Rugby et des JO 2024 avec une hausse de 2 M€ de sa facture eSNCF.

1.4.1.8. Actualités sociales

Table ronde « revoyure salariale du 31 mai 2023

Lors de la réunion de négociation annuelle obligatoire sur la rémunération de fin 2022, il avait été convenu avec les organisations syndicales de faire un point de revoyure salariale en fin de premier semestre 2023 pour faire un bilan du contexte économique du groupe et de l'inflation.

Compte tenu du ralentissement de l'inflation constaté il n'a pas été proposé de révision des traitements et salaires de base dans l'entreprise.

Des revalorisations des tickets restaurants, des allocations de déplacement et de l'allocation de télétravail ont été décidées.

Des évolutions déjà prévues pour mise en œuvre à partir de 2024 ont également été précisées : sécurisation de la prime de travail, mise en œuvre de l'échelon 11 d'ancienneté.

1.4.2. Secteur SNCF Réseau

1.4.2.1. Tarification du réseau ferré national 2024-2026

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

1.4.2.2. Aides exceptionnelles de l'État au secteur du fret ferroviaire

À la suite des mouvements sociaux de fin 2019 / début 2020 et de la crise sanitaire, l'État a lancé à l'été 2020 une aide exceptionnelle aux entreprises ferroviaires de fret.

Le dispositif dit de la compensation fret, versée par l'État à SNCF Réseau, permet déjà, depuis plusieurs années, d'alléger les péages acquittés par les entreprises ferroviaires du secteur. Compte tenu du contexte 2020 très particulier, l'État avait décidé d'apporter une aide supplémentaire au secteur, sous la forme d'une prise en charge de la totalité de la redevance de circulation sur une durée de six mois pour la période de juillet à décembre 2020.

Cette mesure s'est poursuivie en 2021, avec la prise en charge par l'État d'un montant de 65 M€ (TTC) de la redevance de circulation nette facturée aux transporteurs fret. Elle a été reconduite en 2022 et 2023 dans les mêmes conditions.

Cette mesure est sans impact sur les comptes de SNCF Réseau puisque le montant de la compensation Fret est augmenté à due concurrence du montant facturé en moins aux entreprises ferroviaires du secteur fret.

1.4.2.3. Signatures et partenariats au premier semestre 2023

SNCF Réseau renouvelle son engagement à promouvoir une culture de sécurité positive

Le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire français a renouvelé son engagement dans le programme "culture de sécurité", lancé en 2017 par l'Agence européenne des chemins de fer, impliquant les dirigeants des entreprises et gestionnaires pour améliorer la sécurité sur les réseaux.

Cette démarche tend à promouvoir, comme son nom l'indique, une culture de la sécurité. Une expression qui renvoie à « l'interaction entre les exigences du management à la sécurité, la façon dont les personnes les comprennent en fonction de leur attitude, leurs valeurs, leurs croyances, et ce qu'elles font réellement, comme le montrent leurs décisions et leur comportement ».

La déclaration pour une culture de sécurité ferroviaire en Europe est une preuve concrète de l'engagement des dirigeants et des autorités de l'ensemble du secteur ferroviaire européen à promouvoir une culture de sécurité positive et à sensibiliser ses acteurs.

Avec cette déclaration, SNCF Réseau et les dirigeants du secteur ferroviaire européen conviennent que :

- La sécurité ne doit pas être compromise par la poursuite d'objectifs concurrents,
- La coopération doit être favorisée,
- Les comportements sûrs doivent être encouragés,
- Un environnement professionnel approprié doit être instauré.

SNCF Réseau renouvelle son partenariat avec France Nature Environnement (FNE)

Lundi 20 mars, SNCF Réseau a signé une convention de mécénat avec France Nature Environnement : une coopération de près de 10 ans qui se matérialise par de belles réalisations communes.

Ce partenariat de longue date a permis aux acteurs régionaux de se rencontrer et de mieux partager les spécificités du ferroviaire. L'expertise apportée par la FNE est aussi l'occasion pour SNCF Réseau de continuer à progresser sur les questions environnementales.

Grâce à cette convention de mécénat, l'entreprise s'engage, durant les trois prochaines années (2023-2025), à financer les activités d'intérêt général de FNE à savoir :

- Poursuivre son plaidoyer pour l'environnement et les mobilités durables ;
- Diffuser des connaissances liées aux mobilités, à leur intégration dans l'environnement et à la transition écologique ;
- Animer des réseaux d'expertise sur ces thématiques.

Des projets qui s'intègrent parfaitement dans les engagements de développement durable de SNCF Réseau

Partenariat entre SNCF Réseau et la Ligue de Protection des Oiseaux pour sauver les hirondelles

En faveur de la biodiversité, SNCF Réseau et la Ligue de protection des oiseaux (LPO) de Bourgogne-Franche-Comté ont signé vendredi 31 mars, à Fain-lès-Montbard, une convention de partenariat d'une durée de cinq ans.

Une alliance sur cinq ans qui permet à SNCF Réseau de bénéficier de l'expertise de la LPO afin de réduire son impact sur la biodiversité.

1.4.2.4. Mises en service

Interconnexion ferroviaire Lyon – Turin : une première phase couronnée de succès

Après quatre ans de travaux, la première phase des travaux de l'interconnexion Lyon - Turin s'est terminée le 12 mai dernier. Elle visait à poser les bases de la réalisation du raccordement du futur tunnel au réseau ferré national.

EOLE

Le 3 juin 2023, la cloison qui séparait le nouveau tunnel de 8km, du tunnel existant du RER E de 4 km a été ouvert avec succès à Haussmann Saint-Lazare. L'Est est désormais relié à l'Ouest de l'Île-de-France.

Une nouvelle Commande Centralisée du Réseau en Hauts-de-France

Dans l'objectif d'améliorer la gestion des circulations ferroviaires, SNCF Réseau a déployé la Commande Centralisée du Réseau en Hauts-de-France. Ainsi, depuis avril 2023, les circulations sur les 125 kilomètres de lignes de l'étoile ferroviaire de Douai sont gérées depuis une tour de contrôle régionale, basée à Lille (Nord).

1.4.2.5. Audits, litiges, contrôles en cours

Accident Eckwersheim LGV Est

Le 14 novembre 2015, le déraillement d'une rame d'essai des lignes à grande vitesse, à Eckwersheim en Alsace, sur la future ligne nouvelle Est Européenne, a fait 11 morts et 42 blessés.

Le 29 août 2022, une ordonnance de renvoi devant le tribunal correctionnel de Paris a été rendue par les deux juges d'instruction. Elle vise SNCF, SNCF Réseau, Systra, le Pilote d'opération Systra, le cadre Traction et le premier conducteur SNCF.

Les six prévenus sont renvoyés devant le tribunal correctionnel pour homicides et blessures involontaires.

Les audiences de fond auront lieu du 4 mars au 16 mai 2024 devant la 31ème chambre correctionnelle du tribunal judiciaire de Paris (32 jours de procès).

Litige « Dommages permanents de travaux publics LGV Bretagne Pays de la Loire, Contournement Nîmes Montpellier et Sud Est Atlantique »

La mise en service de la ligne LGV BPL a généré en 2020 de nombreuses demandes de référés, expertises (en Mayenne) et de réclamations indemnitaires (en Sarthe et en Ille-et-Vilaine) pour dommages de travaux publics (nuisances sonores, visuelles et pertes de valeur vénale générées par l'existence et l'exploitation de la ligne).

Un contentieux un peu plus ancien donne lieu à une discussion sur la personne responsable des éventuels dommages permanents de travaux publics : SNCF Réseau ou le titulaire du PPP. Un arrêt de la Cour Administrative d'Appel de Nantes le 26 mars 2021 a imputé cette responsabilité à SNCF Réseau mais celui-ci a été annulé par décision du Conseil d'État du 8 février 2022, qui a renvoyé le dossier devant la Cour Administrative de Nantes qui devrait juger le dossier au second semestre 2023.

De telles actions indemnitaires existent également (en quantité bien inférieure) sur la ligne LGV SEA et le Contournement Nîmes Montpellier.

Contravention de grande voirie – Atteinte au domaine public ferroviaire sur le site de l'Estaque à Marseille

Par jugement du Tribunal Administratif de Marseille du 26 mai 2021, SNCF Réseau a obtenu la condamnation solidaire des sociétés Retia et Recylex à financer la remise en état du domaine public ferroviaire qui a été endommagé par la pollution générée par des activités classées ICPE (Installations Classées Protection de l'Environnement) dont les sociétés sont repreneuses.

Retia et Recylex (cette dernière est aujourd'hui en liquidation judiciaire) ont formé appel de ce jugement. L'instance est pendante devant la Cour Administrative d'Appel de Marseille qui a ordonné une expertise judiciaire le 17 mai 2023.

Les coûts de remise en état sont évalués à environ 95 M€ aux conditions économiques de réalisation (2029).

Contentieux à l'encontre de la DUP Belfort-Delle

Le 29 décembre 2022, la Cour Administrative d'Appel de Nancy a confirmé l'annulation de l'arrêté du 22 juillet 2015 portant déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de réouverture de la ligne Belfort-Delle et d'arrêtés de cessibilité liés.

Saisine de la Commission des sanctions de l'ART contre SNCF Réseau

L'ART a saisi la commission des sanctions de l'ART par décision de son collège n° 2022-078 du 20 octobre 2022 (notifiée à SNCF Réseau le 14 novembre 2022).

L'autorité considère que SNCF Réseau ne s'est pas conformée à l'injonction (prononcée à l'article 2 de la décision n° 2020-035 du 28 mai 2020) d'informer de manière systématique, précise et intelligible, les candidats des raisons pour lesquelles un sillon-jour n'a pu leur être alloué.

La décision de la Commission des sanctions a été notifiée à SNCF Réseau le 28 juin 2023, la Commission a prononcé une sanction pécuniaire de 2 M€ à l'encontre de SNCF Réseau.

Cette décision est susceptible d'un recours de pleine juridiction devant le Conseil d'État que SNCF Réseau est en train d'étudier.

1.4.2.6. Divers

Rail Open Lab, « l'usine d'accélération de projets » passe à la vitesse supérieure

La plateforme d'open innovation dédiée à l'accélération numérique et technologique de la filière ferroviaire française, le Rail Open Lab devient association de loi 1901. Ce nouveau statut pérennise le partenariat entre ses différents acteurs et doit leur permettre de déployer des synergies à plus grande échelle pour aider le train à devenir le mode de transport le plus compétitif et le plus propre.

1.4.3. Secteur SNCF Gares & Connexions

SNCF Gares & Connexions, est le spécialiste de la gare, de la conception à l'exploitation en passant par la commercialisation. Elle a signé un contrat pluriannuel avec l'État sur la période 2021-2026 intégrant quatre grands objectifs :

- Offrir un accueil de qualité aux clients et aux entreprises ferroviaires afin de contribuer au développement du transport ferroviaire, de façon transparente et non discriminatoire ;
- Transformer l'exploitation des gares, pour gagner en efficacité et améliorer la satisfaction des clients : cela recouvre la mise en œuvre d'une politique de services et d'un programme d'investissements répondant aux besoins et aux attentes des clients de façon adaptée sur chacune des gares ;

- Répondre aux nouveaux enjeux de transformation des mobilités dans un contexte d'ambitions environnementales accrues (« gares vertes ») et des développements de l'intermodalité. Le nombre d'installations de places sécurisées de vélo sera particulièrement suivi ;
- Inscrire l'action de SNCF Gares & Connexions dans une trajectoire financière soutenable.

Débouclage des opérations liées au projet de modernisation de la gare Paris Austerlitz

À la suite du rejet par le Conseil d'État le 16 octobre 2022 du recours d'associations vertes contre le permis de construire relatif au réaménagement de la gare d'Austerlitz et de ses abords, différents actes notariés ont pu être signés fin 2022, le plus important d'entre eux étant la cession d'emprises foncières pour un montant total de 123 M€.

Le 31 janvier 2023, SNCF Gares & Connexions a perçu l'encaissement de cette cession diminuée des avances antérieurement perçues, soit un montant net de 73 M€ qui améliore favorablement le Cash-Flow Libre de la période.

Prise de contrôle de Lagardère & Connexions

À la suite d'autorisation par son Conseil d'Administration de la modification des statuts et du pacte d'actionnaires de sa filiale Lagardère & Connexions, SNCF Gares & Connexions exerce depuis octobre 2022 sur cette dernière un contrôle étroit.

À fin juin 2023, l'impact de l'intégration globale de Lagardère & Connexions sur les indicateurs financiers de SNCF Gares & Connexions entraîne une amélioration du chiffre d'affaires contributif de 38 M€, de l'EBITDA de 3 M€ et une dégradation du Cash Flow Libre de -3 M€.

Audits, litiges, contrôles en cours

Déchéance pour faute du concessionnaire du projet Paris Gare du Nord

Par un courrier notifié le 21 septembre 2021, SNCF Gares & Connexions a prononcé la résiliation du contrat de concession relatif au projet Paris Gare du Nord qui avait été conclu le 22 février 2019 avec la société anonyme (SA) Gare du Nord 2024.

La résiliation du contrat de concession a été prononcée pour faute de la SA Gare du Nord 2024 compte tenu des manquements d'une particulière gravité commis par la société concessionnaire et détaillés dans le courrier de résiliation précité. La déchéance du concessionnaire a été prononcée avec effet immédiat.

Depuis, la SA Gare du Nord 2024, dissoute de plein droit à la suite de la résiliation du Contrat de concession, est en cours de liquidation. Trois actions contentieuses sont en cours entre la SA Gare du Nord 2024 et SNCF Gares & Connexions :

Recours indemnitaire de SA Gare Du Nord 2024 contre SNCF Gares & Connexions, déposé le 6 janvier 2022 :

Le Concessionnaire estime qu'il a subi un préjudice au motif que la déchéance du contrat de concession n'était pas fondée et demande la requalification en résiliation pour intérêt général. L'instruction est ouverte par le Tribunal Administratif jusqu'à une date indéterminée.

- **Recours indemnitaire de SNCF Gares & Connexions contre SA Gare Du Nord 2024, déposé le 18 février 2022 :**
Sur le fondement de la déchéance pour faute du concessionnaire, SNCF Gares & Connexions se présente devant le Tribunal Administratif pour obtenir la condamnation de la SA Gare Du Nord 2024 au paiement du préjudice subi. L'instruction est ouverte

par le Tribunal administratif jusqu'à une date indéterminée

- **Assignment en paiement de SNCF Gares & Connexions contre New Immo Holding, déposée le 24 janvier 2022 :**

SNCF Gares & Connexions appelle la garantie à première demande (GAPD) émise par New Immo Holding (maison-mère de Ceetrus SA) conformément au contrat de concession pour un montant de 47 M€. La décision est attendue pour le 22 septembre 2023.

Compte tenu du caractère bien-fondé de la résiliation du contrat de concession et de l'évolution du litige, l'analyse conduit à maintenir les impacts constatés en 2021, à savoir :

- Absence de provision pour litige compte tenu du caractère bien-fondé de la réalisation du contrat de concession,
- Dépréciation de la quote-part des titres de la SA Gare Du Nord 2024 pour 1,7 M€,
- Inscription d'une immobilisation de 3 M€ au titre de l'indemnité de déchéance du concessionnaire.

1.4.4. Secteur Autres

Sferis poursuit ses ambitions dans les domaines liés à la RSE avec l'obtention de la médaille d'or par l'organisme d'évaluation Ecovadis. Cette certification se traduit par des actions concrètes autour de 4 axes (carbone, déchets, Qualité de Vie au Travail et véhicules). En 2022, Sferis avait amélioré sa performance sécurité en diminuant ses accidents et ses évènements sécurité de 20% alors que son chiffre d'affaires augmentait de 18%. La performance économique remarquable dégagée en 2022 permettra à Sferis de verser un dividende de 1,3 M€ à SNCF Réseau courant 2023.

L'accord-cadre régissant les relations commerciales entre Altametris et SNCF Réseau, signé en 2019, a été renouvelé mi-2022 pour un an sur la base de l'offre de services historique. Un nouvel accord-cadre, enrichi par l'étude menée par SNCF Consulting pour le compte de la Direction Générale des Opérations et de la Production, suit le processus de validation devant mener à une signature fin septembre 2023. Le budget 2023 est tenu avec, sur le 1er semestre, une conformité au niveau du chiffre d'affaires et des charges parfaitement maîtrisées. Le Groupe SNCF a redéfini ses besoins et Altametris établit un nouveau plan stratégique en avril 2023. SNCF Réseau a décidé de recapitaliser Altametris à hauteur de 2,5 M€. Cette recapitalisation est devenue effective fin juin 2023.

Depuis son acquisition par SNCF Réseau en fin 2021 à hauteur de 74,22%, l'intégration de Leyfa Measurement à l'écosystème du groupe a été accentuée. Ainsi, le premier semestre 2023 a vu cette démarche poursuivie notamment sur les sujets de conformité (Loi sapin, RGPD...), démarche mutualisée avec Altametris afin de réaliser une économie d'échelle. Leyfa Measurement s'est particulièrement investie et distinguée dans le renouvellement de la voie du chemin de fer à crémaillère de la Rhune qui a été mise en service à la date prévue malgré les événements climatiques peu favorables, notamment un glissement de terrain important. Par ailleurs, la trésorerie est devenue plus favorable depuis le passage effectif à la fin du premier trimestre du délai de paiement à 30 jours par SNCF Réseau.

Le déploiement du réseau Express de Terralpha, liant les datacenters des grandes villes, est pratiquement achevé. Le déploiement du réseau omnibus, maillant les petites agglomérations pour capter des flux de data à acheminer vers le réseau Express, progresse par des ouvertures régulières de points de branchement de tiers au réseau de fibre ferroviaire et rencontre une demande soutenue.

1.5. TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

Le groupe SNCF Réseau apprécie à chaque arrêté comptable s'il existe un indice montrant qu'un actif a pu perdre ou reprendre de la valeur. Lorsqu'il existe un indice de variation de valeur, un test de dépréciation est effectué.

Pour réaliser ce test, les actifs sont regroupés en Unités Génératrices de Trésorerie (UGT), l'UGT étant le plus petit groupe d'actifs identifiables dont l'utilisation génère des entrées de trésorerie indépendantes. Une UGT représente une ou des entités juridiques ou est définie en fonction de la destination des actifs utilisés. Le groupe SNCF Réseau a distingué trois UGT : une UGT Infrastructure, une UGT Patrimoine, et une UGT Gares & Connexions.

Le test de valeur consiste à comparer la valeur nette comptable de référence des actifs du périmètre de l'UGT à leur valeur recouvrable, laquelle est la valeur la plus élevée entre la juste valeur nette des coûts de sortie et la valeur d'utilité.

Si la valeur nette comptable est supérieure à la valeur recouvrable, alors une dépréciation est enregistrée pour la différence. Cette dépréciation est répartie pour chacun des actifs composant l'UGT, proportionnellement à la VNC de chacun de ces actifs au sein de l'UGT. La dépréciation, ainsi calculée et répartie, modifie le plan d'amortissement futur des actifs. Si le test conduit à une VNC de référence de l'UGT inférieure à la valeur recouvrable et dans le cas où une dépréciation a été comptabilisée initialement, alors il est procédé à une reprise de dépréciation à hauteur de la valeur recouvrable.

La valeur nette comptable de référence est constituée de la valeur nette comptable des actifs en service, diminuée des subventions d'investissement correspondantes, augmentée du solde des immobilisations en cours de renouvellement, diminuée des subventions en cours correspondantes, et augmentée du BFR.

La valeur d'utilité correspond à la valeur des avantages économiques futurs attendus de leur utilisation et de leur sortie. Elle est appréciée notamment par référence à des flux de trésorerie futurs actualisés déterminés dans le cadre des hypothèses économiques et des conditions d'exploitation prévisionnelles retenues par la Direction.

UGT INFRASTRUCTURE

L'UGT Infrastructure comprend l'ensemble des biens permettant la réalisation des missions de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Ces biens sont rattachés aux grandes « familles » de la nomenclature comptable des immobilisations suivantes : Aménagement des terrains et des constructions, Installations d'énergie électrique, Installations de signalisation, Installations de télécommunication, Ouvrages d'art, Voies, Passages à niveau, Terrassement, Matériel roulant, Outillages. Elle comprend également une partie des familles Terrains et Bâtiments.

La valeur recouvrable des actifs de l'UGT Infrastructure est constituée par leur valeur d'utilité (il n'existe pas de prix de vente net de ces actifs), c'est-à-dire la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs estimés attendus de l'utilisation continue de ces actifs et de leur sortie à la fin de leur durée d'utilité. Le taux d'actualisation retenu est évalué à partir de la structure, du coût de la ressource et des risques auxquels sont soumis d'autres gestionnaires d'infrastructure régulés comparables à SNCF Réseau.

SNCF Réseau a retenu comme indices de perte/reprise de valeur une évolution significative et jugée pérenne ou de long terme des indicateurs suivants :

- Évolution du modèle économique ou du contrat de performance avec l'État,
- Définition d'une nouvelle trajectoire de dépenses de maintenance et notamment de régénération,
- Évolution significative du système de tarification du réseau,

- Modification importante du modèle de financement de l'entreprise, ou de projets significatifs,
- Réforme sociale au sein de l'entreprise,
- Obsolescence ou dégradation physique des actifs non prévue par les plans d'amortissement,
- Changements importants dans le degré ou le mode d'utilisation de l'actif,
- Évolution des taux d'intérêt de marché.

UGT PATRIMOINE (VALORISATION DES IMMEUBLES DE PLACEMENT)

Les actifs de cette UGT comprennent des terrains et des bâtiments. Il s'agit des terrains (y compris les cours de marchandises) propriétés de SNCF Réseau sur lesquels il n'y a pas d'activité ferroviaire. Ces terrains comprennent le foncier nu ou bâti.

L'indice de perte de valeur potentiel de l'UGT est apprécié à partir des valeurs de réalisation prévisionnelles des actifs concernés issues du plan d'affaires.

La valeur recouvrable des actifs de l'UGT « Patrimoine » est égale à la plus forte de la juste valeur nette des frais de vente et de la valeur d'utilité. La juste valeur nette de frais de vente est estimée à partir :

- De leur situation dans une zone géographique,
- D'une valeur de marché au m², prenant en compte l'usage probable du terrain après cession.

UGT GARES & CONNEXIONS

Compte-tenu de l'interdépendance des flux de trésorerie des gares et du mode de suivi de l'activité par le groupe, une UGT a été distinguée au sein de Gares & Connexions.

Pour l'UGT SNCF Gares & Connexions, il a été retenu comme indices de perte ou de /reprise de valeur une évolution significative et jugée pérenne ou de long terme des indicateurs suivants :

- Une évolution significative du modèle de tarification des gares ;
- Une modification importante des projets significatifs,
- Une évolution significative de l'excédent brut d'exploitation (EBE), du niveau d'investissements en fonds propres et de la trajectoire financière associée.

1.5.1. Éléments de contexte

Conformément aux préconisations de la norme IAS 36, SNCF Réseau met en œuvre un test de valeur dès l'existence d'un indice montrant qu'un actif ait pu perdre de la valeur.

La crise sanitaire internationale, qui avait produit ses premiers effets en mars 2020 et s'était poursuivie en 2021, s'était traduite par une baisse d'activité ferroviaire et des commerces en gares. C'est dans ce contexte que les contrats de performance liant SNCF Réseau et l'État, ainsi que SNCF Gares & Connexions et l'État, ont été signés par l'État, respectivement les 6 et 27 avril 2022. Présentés dès 2021 au Conseil d'Administration de SNCF Réseau, ces contrats de performance figent la trajectoire financière du groupe de 2022 à 2030.

Ces éléments, constitutifs d'indices de variation de valeur, avaient conduit à la mise en œuvre d'un test de valeur des actifs des UGT Infrastructure et Gares & Connexions au 31

décembre 2021 conformément aux préconisations de la norme IAS 36.

En 2022, le contexte de forte inflation et de forte hausse des taux de marché constitue un indice de variation de valeur, ce qui a conduit le Groupe à réaliser des tests de valeur dans le cadre de l'arrêté des comptes au 31 décembre 2022 à partir des trajectoires des contrats de performance ajustées notamment des impacts estimés de l'inflation.

Au 30 juin 2023, le groupe n'a pas identifié d'indice de variation de valeur significative et n'a par conséquent pas mis en œuvre de test de valeur.

Les estimations et hypothèses utilisées dans le cadre de ces tests annuels sont établis dans un contexte qui reste incertain avec des indicateurs encore volatiles.

Les éléments détaillés, ainsi qu'un historique des dépréciations d'actifs effectuées, sont présentés ci-dessous.

Les valeurs présentées dans le tableau ci-dessous pour les actifs testés sont nettes des pertes ou reprises constatées sur les exercices antérieurs.

1.5.2. UGT Infrastructure

Rappel de l'historique

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

L'adoption le 14 juin 2018 de la loi d'habilitation pour un nouveau pacte ferroviaire, de même que diverses déclarations du gouvernement, concernant notamment une évolution des modalités d'indexation des péages de SNCF Réseau, avaient constitué de nouveaux indices de variation de valeur. Dans le cadre de l'arrêté des comptes semestriels 2018, sur la base des informations issues du cadre de référence de la trajectoire économique et financière du Groupe Public Ferroviaire et de sa déclinaison pour SNCF Réseau, présentée pour information au Conseil d'administration du 25 juillet 2018, le test de valeur réalisé avait conduit à la comptabilisation d'une dépréciation complémentaire de 3,4 Mds€.

Le plan stratégique du groupe SNCF Réseau réalisé lors du premier semestre 2021 a été adopté par le Conseil d'administration, suivi du contrat de performance et sa trajectoire financière le 4 novembre 2021, signé par l'Etat en avril 2022. Cette nouvelle trajectoire, constituant un indice de variation de valeur, a été prise en compte pour tester les actifs au 31 décembre 2021. Les grandes orientations de cette trajectoire sont les suivantes :

Ouverture progressive à la concurrence des trafics voyageurs ;

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

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

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

Equilibre des cash-flows en 2024, niveau d'endettement inférieur à six fois la marge opérationnelle en 2026, conformément aux engagements du pacte ferroviaire, les subventions d'investissement issues de l'affectation par l'Etat

de tout ou partie des dividendes perçus par la société nationale SNCF.

Les hypothèses clés retenues dans le test au 31 décembre 2021 concernent le niveau des péages, le niveau de performance, le niveau des investissements, ainsi que les concours publics.

Concernant le niveau des péages :

L'augmentation des péages des trains aptes à la grande vitesse et des trains fret a été limitée à l'Indice des Prix à la Consommation (IPC), et parallèlement l'indexation des tarifs de péages conventionnés (redevances d'accès TER et TET) a été alignée sur l'avis de l'ART rendu le 9 février 2021 pour les années 2022 (2,2%) et 2023 (2,4%), puis établie à 3,6% par an à partir de 2024.

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

Enfin, les prévisions de trafic d'ici 2030 concernant les activités voyageurs et fret des transporteurs du groupe SNCF ont été arrêtées dans le cadre du plan stratégique groupe assurant leur réciprocité avec les entités concernées, ainsi qu'une valorisation actualisée des hypothèses d'ouverture à la concurrence, notamment sur la fin du plan.

Concernant le niveau de performance :

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

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

Concernant le niveau des investissements :

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

Concernant les concours publics :

La chronique des montants des subventions d'investissement de régénération (issues de l'affectation par l'État de tout ou partie des dividendes perçus de la société nationale SNCF SA sur le résultat de ses filiales et complétés le cas échéant par la rétrocession d'une quote-part de produit de l'intégration fiscale du Groupe Public Unifié) est basée sur la trajectoire économique et financière du Groupe SNCF et sur sa capacité distributive. Le montant normatif de ces subventions d'investissement est évalué à 0,9 Md€ à partir de 2030.

Les subventions d'investissement consécutives à la mise en œuvre du plan de relance du ferroviaire, qui seront versées par le fonds de concours de l'État, portent sur un montant résiduel de 0,6 Md€ compte tenu des 1,6 Mds€ perçus en 2021 et 1,8 Mds€ en 2022. Ces subventions seront affectées au financement des investissements de régénération du réseau. Les produits de cession versés dans le cadre du plan de relance ont été intégrés pour la part relative aux investissements retenus dans le test (investissements de mise en conformité).

Les mesures relatives au nouveau régime de retraite et plus largement au nouveau cadre social issu des accords de branche pour l'activité ferroviaire étaient en cours de négociation lors de l'élaboration de la trajectoire.

Les autres éléments méthodologiques retenus dans le calcul de la valeur recouvrable au 31 décembre 2021 sont rappelés ci-après :

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

Une trajectoire financière intégralement reconstruite au cours de l'année 2021 sur des hypothèses complètes et actualisées, issues du nouveau contrat de performance ;

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

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

S'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus tiennent compte de la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061 ; l'actualisation des données connues (taux d'impôt, WACC, inflation), et l'application d'une décote sur les flux futurs correspondant au caractère incertain de ces projections lointaines ne font pas varier la valeur normative calculée historiquement dans les cash-flows.

La valeur terminale, qui représente 91% de la valeur recouvrable, est calculée en projetant à l'infini avec un taux de croissance à long terme de 1,4% les valeurs de l'année normative 2030 ;

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

Les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux de 4,9 % (vs. 5,6% au 31 décembre 2020). L'utilisation d'un taux de WACC proche du taux plancher issu du rapport d'évaluation de l'expert externe (entre 4,7% et 5,5%) est éclairée par les éléments de contexte suivants :

- 1 une trajectoire financière intégralement reconstruite au cours du premier semestre 2021 sur des hypothèses totalement documentées,
- 2 Une évaluation des risques de la crise COVID conservatrice au regard des tendances de reprise des trafics observées depuis mai, et un taux de croissance long terme abaissé à 1,4%/an à partir de 2024, qui repose sur une hypothèse de croissance long terme produite par le FMI, jugée conservatrice,
- 3 Un plan de performance à 1,5 Mds€ entre 2017 et 2026 (contre 1,6 Mds€ au 31 décembre 2020) faisant l'objet d'un dispositif dédié de pilotage par le Comité de direction de SNCF Réseau,
- 4 Un mécanisme de sécurisation de la trajectoire conclu avec l'État (clauses de revoyure tous les 3 ans avec ajustement des dépenses de régénération pour préserver les cash-flows).

La valeur nette comptable des actifs de l'UGT Infrastructure s'élève au 31 décembre 2021 à 33,16 Mds€ contre 32,89 Mds € au 31 décembre 2020. Ces actifs recouvrent les lignes en service ainsi que les travaux de régénération en cours. La valeur recouvrable issue du test réalisé au 31 décembre 2021 est proche de cette valeur nette comptable.

Mise à jour au 31 décembre 2022

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

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

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

Dans l'attente de la révision du plan stratégique qui devrait intervenir au cours des prochains mois, le test de valeur repose sur la trajectoire financière "socle" du contrat de performance telle que décrite ci-avant, ajustée au regard (i) du budget 2023 approuvé par le Conseil d'administration de SNCF Réseau du 14 décembre 2022, et (ii) de la meilleure estimation à date de l'impact prévisionnel de l'inflation pour les années suivantes.

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

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

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

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

L'année 2030 demeure l'année normative, le réseau étant alors considéré comme stabilisé à un niveau de performance ou de régénération permettant d'optimiser le montant de la maintenance,

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

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

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

Mise à jour au 30 juin 2023 :

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

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

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

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

Le taux d'actualisation n'a pas évolué au 1er semestre 2023 (fourchette de 5,0% à 5,7% à comparer au milieu de fourchette de 5,4% retenu dans le cadre du test à fin décembre 2022).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.5.3. UGT Gares & Connexions

Rappels

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

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

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

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

Mise à jour au 30 juin 2023

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

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

- Un nouveau plan stratégique est en cours de discussion dont les principales hypothèses à date ne remettent pas en cause de manière significative les grands équilibres du précédent test de valeur qui reposait sur la trajectoire socle du contrat de performance. La société reste tenue par la trajectoire financière du contrat et procédera, le cas échéant, à des arbitrages afin de respecter les engagements pris dans le contrat de performance actuel, notamment en matière de retour à l'équilibre en cash-flow en 2026 ;
- Les résultats constatés au 30 juin 2023 ne remettent pas en cause la trajectoire prévue dans le contrat de performance ;
- La hausse récente du taux d'actualisation (fourchette de 5,2% à 5,9%) avec un nouveau milieu de fourchette de 5,5% ne remet pas en cause le taux de 5,37% retenu dans le cadre du test à fin décembre 2022 ;
- La fourchette des taux d'inflation long-terme estimée par la société pour le 1er semestre 2023 est évaluée entre 1,5% et 2,0%, en ligne avec le taux retenu pour le test au 31 décembre 2022.
- L'actif économique net testé est en recul de 85 M€ par rapport à fin décembre 2022. Cette variation s'explique principalement par une variation conjoncturelle du BFR (effet de saisonnalité de l'activité) qui devrait se résorber au second semestre.

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

	2022
Secteur	SNCF Gares & Connexions
UGT	Gares & Connexions
Actif testé	3,6 Md€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité Plan 8 ans + année normative actualisée à l'infini
Source retenue	
Taux d'actualisation	4,9 % - 5,6 %
Taux de croissance long terme	1,6% - 2,0%

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

- Une variation du taux d'actualisation de ± 10 points de base entrainerait une variation de -119 M€ à +126 M€ de la valeur recouvrable ;
- Une variation de ± 10 points de base du taux de croissance sur l'année normative aurait un effet de +103 M€ à -97 M€ sur la valeur recouvrable ;
- Une variation de ± 10 points de base de taux de marge opérationnelle sur l'année normative entrainerait une variation de ± 31 M€ de la valeur recouvrable ;
- Une variation de ± 10 M€ des investissements en année normative entrainerait une variation de ∓ 196 M€ de la valeur recouvrable ;
- Une variation de ± 10 points de base de l'inflation (indice des prix à la consommation, coûts salariaux, coûts travaux et indices de révision des loyers) prise en compte à partir de 2024 entrainerait une variation de ∓ 29 M sur la valeur recouvrable ;
- Une variation de ± 10 points de base du niveau cible de CMPC régulé aurait un effet de ± 53 M€ sur la valeur recouvrable.

1.6. CHIFFRES CLÉS FINANCIERS DU GROUPE SNCF RÉSEAU

En millions d'euros	1er semestre 2023	1er semestre 2022	Evolution (2023 vs 2022)	
			en M€	en %
Chiffre d'affaires	4 301	4 083	217	5%
EBITDA	897	1 087	-190	-17%
Résultat opérationnel courant	87	290	-203	-70%
Quote-part nette des entreprises MEE	1	1	1	47%
Résultat opérationnel	88	290	-202	-70%
Résultat financier	-270	-46	-224	483%
Résultat avant impôts	-182	243	-425	-
Résultat net - Part du groupe	-202	227	-429	-
Investissements bruts comptabilisés*	-2 867	-2 881	14	0%
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	-507	-826	319	-39%
Cash Flow Libre y compris intérêts versés en 2022 sur dette reprise	196	-51	246	-
Dette financière nette	-19 980	-19 486	-494	3%
Effectifs moyens en équivalent temps plein (ETP)	57 897	57 654	243	0%

*Données y compris frais financiers, hors part OPEX, hors BFR Investissements

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 incluses 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	1er semestre 2023	1er semestre 2022	Evolution (2023 vs 2022)	
			en M€	en %
Résultat net - Part du groupe	(202)	227	(429)	(189) %
Inclus dans la ligne "Perte de valeur"	0	(0)	0	
Inclus dans la ligne "Quote-part de résultat net des entreprises MEE"	0	1	(1)	
Inclus dans la ligne "Impôts sur les résultats"	(20)	(17)	(4)	
Résultat net récurrent - Part du groupe	(183)	242	(425)	(175) %

1.7. ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Il n'y a pas d'événements postérieurs à la clôture.

2. RÉSULTAT ET SITUATION FINANCIÈRE DU GROUPE

2.1. PRÉSENTATION DE L'EBITDA

L'EBITDA est constitué :

- du chiffre d'affaires et des produits annexes diminués des charges directement rattachables à l'activité. Ces dernières comprennent principalement les achats, la sous-traitance, les autres prestations externes, les frais du personnel, les impôts et taxes, les cessions d'actifs liées à l'activité (immobilisations corporelles rentrant dans le cycle opérationnel, cédés dans le cadre d'opérations de renouvellement des outils de production, matériels de transport principalement) et divers autres éléments,

- augmenté des variations de provisions sur actifs circulants directement rattachées à l'activité.

L'EBITDA se distingue du résultat opérationnel courant qui intègre la plupart des éléments n'ayant pas d'incidence en trésorerie (amortissements, provisions...), et divers autres éléments non rattachables directement à un autre poste du compte de résultat. Ainsi, les dotations aux provisions liées aux avantages au personnel (hors coûts financiers), les dotations aux provisions pour risques et charges tout comme les reprises de provision utilisées ou non sont constatées en-dessous de l'EBITDA sur la ligne « Variation nette des provisions ». L'EBITDA est ainsi affecté lorsque la charge ou la perte ayant fait l'objet de la provision se réalise effectivement.

Les impacts sur le compte de résultat sont présentés au paragraphe 2.3.

2.2. TABLEAU DE FINANCEMENT

En millions d'euros	1er semestre	1er semestre	Evolution (2023
	2023	2022	vs 2022)
			en M€
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt	890	1 082	-192
Incidence de la variation du besoin en fonds de roulement	-79	-30	-48
Impôts décaissés (encaissés)	-29	5	-35
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	782	1 057	-275
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise	0	0	-
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-2 868	-2 620	-249
Acquisition d'actifs financiers	0	-3	3
Intérêts d'emprunts capitalisés	-73	-115	42
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	94	16	78
Variation des prêts et avances consentis	-0	108	-108
Subventions d'investissement reçues	2 435	1 909	525
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	-414	-705	291
Emission d'emprunts	880	121	759
Remboursements d'emprunts	-1 392	-1 432	40
Variation des dérivés	71	0	71
Remboursement des obligations locatives	-45	-47	3
Décaissements sur dettes PPP	-42	-92	50
Encaissements sur créances PPP	40	92	-52
Intérêts financiers nets versés sur obligations locatives	-1	-1	-0
Intérêts financiers nets versés	-143	-284	141
Dividendes versés à la société mère	-0	0	-
Variation des dettes de trésorerie	-89	524	-613
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	-722	-1 124	402
Incidence des variations de juste valeur	0	0	-0
Variation de trésorerie	-353	-768	415
Trésorerie d'ouverture	-545	796	-1 341
Trésorerie de clôture	-898	29	-926

Le Cash Flow Libre est obtenu par la somme (en millions d'euros) :	1er semestre 2023	1er semestre 2022	Evolution (2023 vs 2022) en M€
des lignes de l'état des flux de trésorerie :			
- CAF après coût de l'endettement financier net et impôt	741	925	-184
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-2 942	-2 735	-207
- Subventions d'investissement reçues	2 435	1 909	525
- Remboursement des obligations locatives IFR16	-45	-47	3
- Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	94	13	78
- Incidence de la variation du BFR	-79	-30	-48
de la variation du BFR IS inclus dans la ligne « Impôts (décaissés) encaissés » de l'état des flux de trésorerie	-9	23	-31
- Intérêts courus sur obligations locatives IFRS16	-0	0	-0
- des dividendes reçus des entités mises en équivalence	0	0	0
- des investissements en location financement	0	0	0
Total Cash Flow Libre hors intérêts versés en 2022 sur dette reprise	196	57	139
Intégration des intérêts versés en 2022 sur dette reprise		-108	108
Total Cash Flow Libre y compris intérêts versés en 2022 sur dette reprise	196	-51	246

2.3. COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS AU 30 JUIN 2023

En millions d'euros	Evolution (2023 vs 2022)			
	1er semestre 2023	1er semestre 2022	en M€	en %
Redevances d'infrastructures	3 149	3 046	102	3%
Compensations FRET	67	78	-10	-13%
Autres produits	1 085	959	125	13%
CHIFFRE D'AFFAIRES	4 301	4 083	217	5%
Achats et charges externes	-1 624	-1 301	-323	25%
Charges de personnel	-1 608	-1 522	-86	6%
Impôts et taxes	-166	-174	8	-5%
Autres produits et charges opérationnels	-6	0	-6	-
EBITDA	897	1 087	-190	-17%
<i>EBITDA / CHIFFRE D'AFFAIRES</i>	<i>21%</i>	<i>27%</i>		
Dotations aux amortissements	-1 477	-1 422	-55	4%
Variation nette des provisions	-5	-18	13	-72%
Reprises de subventions d'investissement	668	637	31	5%
Résultat de cession d'actifs	5	6	-2	-26%
RESULTAT OPERATIONNEL COURANT	87	290	-203	-70%
Quote-part nette des entreprises MEE	0	1	-1	-69%
Perte de valeur	0	0	2	-
RESULTAT OPERATIONNEL	88	290	-202	-70%
Coût de l'endettement financier net et autres	-193	-145	-48	33%
Coût financier net des avantages du personnel	-77	99	-175	-
RESULTAT FINANCIER	-270	-46	-224	483%
RESULTAT AVANT IMPOTS	-182	243	-425	-
Impôts	-20	-17	-4	23%
RESULTAT NET	-202	227	-429	-

En millions d'euros	Evolution (2023 vs 2022)			
	1er semestre 2023	1er semestre 2022	en M€	en %
MARGE OPERATIONNELLE	879	1 057	-179	
- Autres avantages du personnel	14	20	-6	
+ Variation nette des provisions sur BFR	4	9	-5	
EBITDA	897	1 087	-190	

Les commentaires qui suivent concernent le périmètre consolidé du Groupe SNCF Réseau (regroupant les secteurs opérationnels SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et ses filiales et les autres filiales du groupe SNCF Réseau) et décrivent les variations entre les résultats à fin juin 2023 et à fin juin 2022. Une analyse aux bornes de chaque secteur est réalisée dans le paragraphe 2.4 Activité économique de l'entreprise et résultats des secteurs opérationnels.

2.3.1. Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe SNCF Réseau s'élève à 4 301 M€ en augmentation de 217 M€ (+5%) par rapport à fin juin 2022.

Cette croissance du chiffre d'affaires est portée à hauteur de +102 M€ par SNCF Gares & Connexions comprenant la hausse des prestations régulées, la reprise d'activité et l'intégration de la filiale Lagardère & Connexions. La croissance du chiffre d'affaires de SNCF Réseau par rapport au 30 juin 2022 est de +78 M€ portée par l'augmentation des redevances électriques. Retraité de ces redevances, le chiffre d'affaires de SNCF Réseau est en retrait de -29 M€.

L'augmentation du chiffre d'affaires sur le secteur Autres est de +9 M€. Les éliminations représentent -28 M€.

2.3.2. EBITDA et résultat opérationnel courant

L'EBITDA s'élève à 897 M€ en diminution de -190 M€ (-17%). La diminution de l'EBITDA est principalement portée par SNCF Réseau. L'indexation des redevances et la performance réalisée ne permettent pas de compenser l'impact des mouvements sociaux et les pressions inflationnistes.

Le résultat opérationnel courant s'élève à 87 M€ en retrait de 203 M€ par rapport à juin 2022. L'EBITDA porte la majorité de l'écart pour 190 M€ et les dotations aux amortissements pour 55 M€ en lien avec l'augmentation des mises en service. Enfin on note un effet favorable sur les variations nettes des provisions et les reprises de subvention d'investissements pour 44 M€. Le solde défavorable de 2 M€ est positionné sur le résultat de cession.

2.3.3. Résultat financier

Le résultat financier s'établit à -270 M€ en dégradation de -224 M€ par rapport au 30 juin 2022, principalement sur des

02 – Rapport de Gestion

éléments non-cash. Le coût financier des avantages accordés au personnel a un impact défavorable de -175 M€ sur la variation entre juin 2022 et juin 2023. Les autres éléments affichent -48 M€, principalement au titre des frais financiers activés sur les projets (IAS 23).

2.3.4. Résultat après impôts

À fin juin 2023, le résultat après impôts s'établit à -202 M€, en dégradation de -429 M€ par rapport à fin juin 2022. Cette variation est la résultante de dégradation du résultat opérationnel de -202 M€ et du résultat financier de -224 M€ et des impôts sur les sociétés de -4 M€.

2.4. ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE L'ENTREPRISE ET RÉSULTATS DES SECTEURS OPÉRATIONNELS

L'analyse des comptes se fait sur la base de trois secteurs opérationnels :

- SNCF Réseau
- SNCF Gares & Connexions et ses filiales
- Autres, reprenant l'ensemble des autres filiales de SNCF Réseau.

Cette configuration offre l'avantage :

- de correspondre à la façon dont l'information de gestion est suivie au Comité Exécutif de SNCF Réseau (principal décideur opérationnel)
- d'apporter aux parties prenantes (tutelles, régulateur) une information cohérente permettant de comparer la performance de SNCF Réseau

aux engagements pris dans le contrat de performance de SNCF Réseau qui sont définis sur le même périmètre.

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 (il est éliminé sur une ligne « Inter secteurs » afin de permettre une réconciliation avec les comptes consolidés du groupe)
- L'EBITDA
- Les investissements bruts de tous financements
- Les investissements nets constitués des flux de trésorerie liés aux actifs financiers de concessions et aux acquisitions d'immobilisations incorporelles et corporelles (nets des subventions d'investissements)
- Le cash-flow libre
- La dette nette

1er semestre 2023

En millions d'euros	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires interne	Total Chiffre d'affaires	EBITDA	Investissements bruts tous financements*	Investissements nets	CFL	Dette nette
SNCF Réseau	3 453	144	3 597	728	-2 440	-307	143	-19 006
SNCF Gares & Connexions	834	48	882	176	-422	-197	132	-968
Autres	13	65	78	3	-4	-4	-1	-6
Eliminations Inter-secteurs	0	-256	-256	-10	0	0	-79	0
Total	4 301	0	4 301	897	-2 867	-507	196	-19 980

*Données y compris frais financiers, hors part OPEX, hors BFR Investissements

1er semestre 2022

En millions d'euros	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires interne	Total Chiffre d'affaires	EBITDA	Investissements bruts tous financements*	Investissements nets	CFL**	Dette nette
SNCF Réseau	3 347	172	3 519	926	-2 510	-773	-132	-18 723
SNCF Gares & Connexions	728	52	780	165	-367	-46	159	-752
Autres	8	60	68	5	-4	-6	-6	-11
Eliminations Inter-secteurs	0	-284	-284	-9	0	0	-72	0
Total	4 083	0	4 083	1 087	-2 881	-826	-51	-19 486

*Données y compris frais financiers, hors part OPEX, hors BFR Investissements

**y compris intérêts courus non échus

2.4.2. Secteur SNCF Réseau

En millions d'euros	1er semestre 2023	1er semestre 2022	Variation 2023 vs 2022
Chiffre d'affaires externe	3 453	3 347	106
Chiffre d'affaires interne	144	172	-28
Total Chiffre d'affaires	3 597	3 519	78
EBITDA	728	926	-199
Investissements bruts tous financements *	-2 440	-2 510	70
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	-307	-773	467
CFL	143	-132	275
Dette nette	-19 006	-18 723	-284

*Données y compris frais financiers, hors part OPEX, hors BFR Investissements

• Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de 3 597 M€ est en amélioration de +78 M€ par rapport à fin juin 2022, soit +2,2 %.

Les redevances d'électricité sont en augmentation de +107 M€ dont +132 M€ d'effet prix, -29 M€ d'impact grève (en lien avec la baisse des circulations) et +4 M€ d'effet volume résiduel.

Hors redevances électriques, le chiffre d'affaires s'établit à 3 385 M€ en retrait de -29 M€ (-1%) :

- +70 M€ de contre effet d'adaptation du plan de transport 2022
- -160 M€ d'impact des mouvements sociaux liés à la réforme des retraites sur les redevances d'infrastructure et la compensation fret liés aux grèves 2023 (hors électricité) dont -63 M€ dont SNCF Voyages, -46 M€ pour TER et -23 M€ Transilien
- +93 M€ d'effet prix sur les prestations minimales (indexation +3,4% sur TAGV et fret, +3,4% sur trains d'équilibre du territoire, +2,4% sur transport régional et Ile-de-France)
- -18 M€ d'autres effets sur les redevances (cut off, effet mix tarifaire...)
- Un solde de -14 M€ sur les autres produits (-40 M€ sur les inter SA dont -15 M€ avec SNCF Gares & Connexions et +26 M€ sur les tiers)

• EBITDA

L'EBITDA s'établit à 728 M€ en diminution de -199 M€ (-21%) dont :

- -29 M€ sur le chiffre d'affaires (hors électricité neutre en EBITDA)
- -170 M€ sur les OPEX avec :

- - 99 M€ d'effets prix sur la masse salariale en lien avec les mesures tables rondes de juillet et novembre 2022
- -148 M€ d'inflation sur les OPEX de production dont -71 M€ sur les OPEX de maintenance, -47 M€ sur les fluides et -30 M€ sur les charges de fonctionnement
- +56 M€ de performance sur le 1er semestre 2023 (+26 M€ sur la masse salariale et +31 M€ sur les ACE)
- +21 M€ sur les autres charges dont + 11 M€ sur divers effets sur les charges de personnel (intéressements, retenues sur salaires en lien avec les grèves, effet volume sur les effectifs) et +10 M€ sur les autres charges notamment un contre-effet de la pénalité 2022 pour la non-réalisation des entretiens professionnels

• Investissements bruts

Les investissements bruts sont en retrait de 70 M€ (-3%). Le programme renouvellement et performance est en hausse de +43 M€ (+3%), principalement sur la Commande Centralisée du Réseau et la traction électrique. Les grands projets sont en baisse de -34 M€ (-6%) notamment lié à un décalage dans le dénouement de certains marchés EOLE sur le 2^{ème} semestre 2023. Les projets régionaux de développement sont en repli de -44 M€ / -13%, en attente des nouveaux contrats de Plan État-Région en cours de finalisation. La mise en conformité affiche -5 M€ (-9%). Les investissements industriels sont en hausse (+27 M€) avec un meilleur engagement des dépenses.

• Investissements nets

La baisse des investissements nets est de +467 M€ avec de moindres investissements bruts (+70 M€), une évolution défavorable du BFR investissements (-39 M€) et une hausse importante des subventions encaissées (+436 M€). Cette hausse est liée aux versements reçus par SNCF Réseau en 2023 avec une hausse du fonds de concours atténuée par une baisse des versements de l'Etat dans le cadre du plan de relance.

- **Cash-flow libre**

Le CFL s'établit à +143 M€ à fin juin en écart favorable de 275 M€ par rapport au 30 juin 2022, dont :

- Une dégradation de l'EBITDA de -199 M€ avec l'impact des mouvements sociaux liés aux grèves et de l'inflation
- Une baisse des investissements bruts de +70 M€
- Une hausse des subventions reçues pour +436 M€ avec une hausse des versements du fonds de concours (y compris produits de cession) pour +661 M€ (886 M€ reçus en 2023 vs 225 M€ en 2022), de moindres versements plan de relance à hauteur de -424 M€ (644 M€ reçus en 2023 vs 1 068 M€ en 2022) et une progression des autres subventions pour +199 M€
- Le contre-effet du remboursement du CICE 2018, qui a été remboursé à SNCF Réseau en juin 2022
- De moindres encaissements au titre de la compensation fret « classique » pour -30 M€ (aucun versement en 2023 vs un acompte de 30 M€ en 2022)
- De moindres frais financiers (Intérêts Courus Non Echus) pour +108 M€ grâce principalement à la reprise de la dette par l'Etat

- **Dette nette**

À fin juin 2023, la dette nette IFRS s'établit à -19 Mds€, en légère augmentation de 0,3 Mds€ par rapport à juin 2022. Des évolutions défavorables liées aux dérivés de taux et de change, à la juste valeur et au coût amorti avec une hausse progressive des taux depuis juillet 2022.

2.4.3. Secteur SNCF Gares & Connexions

En millions d'euros	1er semestre 2023	1er semestre 2022	Variation 2023 vs 2022
Chiffre d'affaires externe	834	728	106
Chiffre d'affaires interne	48	52	-4
Total Chiffre d'affaires	882	780	102
EBITDA	176	165	11
Investissements bruts tous financements *	-422	-367	-56
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	-197	-46	-151
CFL	132	159	-27
Dette nette	-968	-752	-216

*Données y compris frais financiers, hors part OPEX, hors BFR Investissements

- **Chiffre d'affaires**

Le chiffre d'affaires de 882 M€ est en augmentation de +102 M€, soit +13 % par rapport à fin juin 2022 en lien principalement avec la reprise de l'activité commerciale en gare, l'évolution des prestations régulées et l'intégration de Lagardère & Connexions

La croissance de chiffre d'affaires de +102 M€ par rapport à fin juin 2022 s'explique par les événements suivants :

- La reprise d'activité à la suite de la crise sanitaire associée à des dénouements favorables sur exercices antérieurs génère une augmentation de +22 M€ (+19%) des redevances de commerce qui s'établissent à 138 M€
- L'effet de la hausse de la trajectoire d'investissement, des ajustements de périmètre, l'impact de l'inflation et la hausse du coût de l'énergie limitée par le bouclier tarifaire engendrent une croissance de +46 M€ (+10%) des prestations régulées qui s'élèvent à 509 M€
- L'intégration de la filiale Lagardère & Connexions à la suite de sa prise de contrôle par SNCF Gares & Connexions en octobre 2022 pour 38 M€
- D'autres éléments de chiffre d'affaires de 197 M€ qui baissent de -4 M€ principalement en raison d'une moindre commande de projets pour des tiers

- **EBITDA**

L'EBITDA de 176 M€ est hausse de +11 M€ par rapport à fin juin 2022. Cette évolution résulte principalement de :

- L'évolution du chiffre d'affaires de 882 M€ pour 102 M€
- Des charges d'exploitation qui s'élèvent à -708 M€ en hausse de 91 M€ (+15%) sous l'effet de l'inflation, du renchérissement de l'énergie, de l'intégration de Lagardère & Connexions pour 35 M€, toutefois contenues par la poursuite de la politique de sobriété, retraitées de l'inflation dont l'impact est estimé à 51 M€ et de l'effet périmètre lié à Lagardère & Connexions, il en résulterait une hausse de 5 M€
- D'autres éléments non monétaires de 2 M€ stables par rapport à juin 2022

- **Investissements bruts**

Les investissements bruts s'établissent à -422 M€ en juin 2023 en hausse de -56 M€ par rapport à juin 2022. L'augmentation s'explique par un effet volume estimé à -46 M€ sur les travaux d'accessibilité et de sécurité, et le maintien en condition opérationnelle des gares, un impact estimé de l'inflation pour -19 M€ et une performance achats de +9 M€.

- **Investissements nets**

Les investissements nets s'établissent à -197 M€ en hausse de -151 M€ sous l'effet d'une production d'investissements de -56 M€ en progression, de moindres appels de subventions reportés au 2^{ème} semestre 2023 pour -30 M€ et d'une variation de BFR de -64 M€ compte tenu de décaissements plus fluides.

- **Cash-flow libre**

À +132 M€, le cash-flow libre est en dégradation de -27 M€ par rapport à fin juin 2022.

Cette évolution s'explique par une meilleure performance opérationnelle traduite par un EBITDA de +11 M€, par une hausse des investissements nets pour -151 M€, des encaissements exceptionnels de cessions dans le cadre des

projets de modernisation des gares de Paris Austerlitz et Paris Montparnasse pour +87 M€ net d'IS, une optimisation de la variation du besoin en fonds de roulement d'exploitation pour +25 M€ et d'autres éléments diffus pour +1 M€.

- **Dette nette**

La dette nette IFRS à fin juin 2023 de -968 M€ se dégrade de -216 M€ par rapport à fin juin 2022 sous l'effet d'un versement du dividende pour -76 M€, de la recapitalisation de Lagardère & Connexion nette de la trésorerie apportée pour -10 M€ et du cash-flow libre des 12 derniers mois pour -130 M€.

2.4.4. Secteur Autres

En millions d'euros	1er semestre 2023	1er semestre 2022	Variation 2023 vs 2022
Chiffre d'affaires externe	13	8	5
Chiffre d'affaires interne	65	60	4
Total Chiffre d'affaires	78	68	9
EBITDA	3	5	-2
Investissements bruts tous financements *	-4	-4	0
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	-4	-6	2
CFL	-1	-6	5
Dette nette	-6	-11	5

*Données y compris frais financiers, hors part OPEX, hors BFR Investissements

- **Chiffre d'affaires**

Le chiffre d'affaires sur les filiales est en croissance de +9,4 M€ par rapport à fin juin 2022.

Sferis voit son chiffre d'affaires progresser de +2,0 M€, sur l'activité Prestations sécurité pour l'essentiel. Le recul de -0,8 M€ de l'activité Travaux est compensé par les autres activités.

Altamétris affiche un chiffre d'affaires en progression de +1,0 M€ par rapport à fin juin 2022, en raison d'un retour à la normale de l'activité Solutions (activité historique) et du doublement de l'activité logiciel.

Leyfa Mesasurement acquise fin 2021 a vu ses comptes consolidés avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2022, à partir de septembre 2022. Les 4,0 M€ de chiffre d'affaires à fin juin constituent ainsi la variation entre le 1^{er} semestre 2023 et le 1^{er} semestre 2022.

L'année 2022 constituait pour Terralpha sa première année complète d'exploitation. En raison des délais de structuration de la société, le chiffre d'affaires n'est devenu significatif qu'au 2^{ème} semestre. Son chiffre d'affaires progresse ainsi de +2,5 M€ à fin juin 2023.

- **EBITDA**

L'EBITDA s'établit à -2,0 M€ par rapport à fin juin 2022.

L'EBITDA de Sferis est de -4,7 M€ en raison certes d'un chiffre d'affaires en progression de +2 M€ mais aussi de coûts

opérationnels supérieurs de -6,7 M€, dont charges de personnel -5,1 M€ (+131 personnes) et d'autres charges opérationnelles supérieures de -1,5 M€ (dont -1,7 M€ dûs à une charge de TVA 2019 non déductible provisionnée en 2022 et reprise au niveau du Résultat Net).

Chez Altamétris, le chiffre d'affaires en progression et la maîtrise des charges opérationnelles, amènent la filiale à enregistrer un EBITDA en progression de 1,1 M€ par rapport à fin juin 2022.

Leyfa Measurement qui maîtrise ses objectifs budgétaires réalise un EBITDA de 0,7 M€ au 1^{er} semestre.

La progression du chiffre d'affaires de Terralpha est partiellement absorbée par des charges de personnel supplémentaires (-0,7 M€) et des autres charges d'exploitation en augmentation à la suite du déploiement du réseau (-0,9 M€). Ainsi, l'EBITDA de Terralpha s'affiche en augmentation de 1,0 M€ par rapport à fin juin 2022.

- **Investissements nets**

Les investissements nets sont en diminution de +2,4 M€ par rapport à fin juin 2022. Cette variation est pour l'essentiel due à Terralpha, dont le réseau était en phase de lancement début 2022. Ces actifs lui ont permis de développer son activité et de générer un chiffre d'affaires significatif à compter du 2^{ème} semestre 2022.

- **Cash-flow libre**

Le cash-flow libre progresse de +5,4 M€ par rapport à fin juin 2022. Sferis se dégrade de -2,8 M€ conséquence de la baisse de son EBITDA atténuée par une évolution favorable du BFR d'exploitation. Chez Altamétris, le redressement de l'activité et la stricte maîtrise de son BFR d'exploitation permettent de dégager un CFL en hausse de +1,4 M€. Leyfa Measurement, qui a fortement réduit son délai de règlement clients enregistre 0,7 M€ de CFL. Enfin, l'activité significative de Terralpha, ses investissements moins importants qu'au 1^{er} semestre 2022 et la contractualisation d'un Droit Irrévocable d'Usage (règlement en avance d'un droit d'usage) lui permettent de faire progresser son CFL de +6,1 M€.

- **Dette nette**

La dette nette s'améliore de 5,0 M€ par rapport à fin juin 2022. La variation positive du CFL enregistrée à fin juin 2023 de +5,4 M€ est partiellement compensée par la variation négative de -3,3 M€ enregistrée sur le 2^{ème} semestre 2022. L'augmentation de capital de 2,5 M€ d'Altamétris fin juin représente l'essentiel du solde.

2.5. INVESTISSEMENTS

En millions d'euros	1er semestre 2023	1er semestre 2022	Evolution 2023 vs 2022	
			En M€	En %
Grands projets de développement	578	613	-35	-6%
Projets régionaux de développement	322	360	-37	-10%
Mise en conformité du réseau	58	62	-4	-7%
Renouvellement et performance	1 408	1 344	65	5%
Foncier et autres	50	49	2	5%
Sous-total investissements ferroviaires	2 417	2 427	-10	0%
Industriels	101	74	27	36%
SNCF RESEAU (OPEX/CAPEX hors frais financiers)	2 518	2 501	17	1%
Intégration frais financiers et déduction part OPEX	-78	9	-87	-967%
TOTAL SECTEUR SNCF RESEAU	2 440	2 510	-70	-3%
TOTAL SECTEUR SNCF GARES & CONNEXIONS	422	367	56	15%
TOTAL SECTEUR AUTRES	4	4	-0	-7%
TOTAL GROUPE SNCF RESEAU	2 867	2 881	-14	0%

À fin juin 2023, les investissements bruts du Groupe SNCF Réseau s'élèvent à 2 867 M€ en diminution de 14 M€ par rapport à fin juin 2022.

2.5.1. Investissements SNCF Réseau

Les investissements SNCF Réseau sont présentés et analysés sur la base des dépenses totales, immobilisées et non immobilisées, hors coût de financement.

Le total des dépenses d'investissement représente 2 518 M€.

L'effort de rénovation, confirmé dans le cadre du contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau, se poursuit à un rythme soutenu pour moderniser les infrastructures ferroviaires.

2.5.2. Renouvellement et performance

Le programme de renouvellement représente plus de la moitié des investissements et témoigne de la volonté de l'entreprise de poursuivre les efforts d'investissement pour la régénération du réseau structurant le plus circulé.

La production 2023 s'établit à 1 408 M€, en hausse de +64 M€ par rapport à fin juin 2022, conformément à la trajectoire du nouveau contrat pluriannuel de performance.

L'augmentation de la rénovation des linéaires de voies et des appareils de voie du réseau principal par rapport à 2022 est illustrée par le nombre de GOPEQ (équivalent de km de voies renouvelées) et le nombre d'appareils de voie par rapport à la même période 2022 :

En unités physiques	1er semestre 2023	1er semestre 2022	Evolution	
GOPEQ	412	379	33	9 %
Nombre d'objet remplacement d'appareil de voie	268	208	60	29 %

Les investissements de renouvellement des voies et voies de service s'élèvent à 794 M€, en accroissement de +13 M€ par rapport au 30 juin 2022 (780 M€). Près de 24% des investissements sont réalisés en Ile-de-France.

Les principaux chantiers en cours à fin juin 2023 sont les Suites Rapides Zones Denses en Ile-de-France ainsi que les sections Suites Rapides voies Lamothe Ychoux et Chartres-Le Theil. Les principales mises en service au 1^{er} semestre 2023 ont été réalisées sur les Suites Rapides Zones Denses en Ile-de-France, et sur les sections Suite Rapide Valence-Moirans, Suite Rapide Thionville-Zoufftgen.

Les investissements en signalisation et Commandes Centralisées du Réseau (CCR) sont en hausse par rapport à 2022 (+30 M€) pour répondre aux enjeux de modernisation du système de gestion des circulations, en cohérence avec les impératifs patrimoniaux. Plusieurs mises en service ont été réalisées sur le 1^{er} semestre, notamment la CCR de Douai, et le projet de Régénération Signalisation Bloc Automatique Lumineux (BAL) de Sèvres.

L'activité traction électrique liée à la rénovation des caténaires, des sous-stations, et équipements d'alimentation des lignes électrifiées, est en augmentation par rapport au 30 juin 2022 de +31 M€ soit +25%. Les principaux travaux concernent le renouvellement de la caténaire du RER C.

En matière d'ouvrages d'art (ponts, tunnels) et en terre (talus, remblais), les investissements sont en repli de -13 M€ (soit -15%) par rapport à fin juin 2022 marqué par une forte production notamment en Ile-de-France (tunnel du RER C et Ponts de Gallardon et Chartres). Les travaux liés à la régénération des tunnels de Lhez et de Laslades ont été mis en service au 1^{er} semestre 2023.

L'activité Télécom ressort à 54 M€. L'essentiel de la production est porté par le Plan Fibre Optique qui prévoit le déploiement de 477 Km de génie civil en vue de la mise en service d'un réseau qui atteindra 10 786 Kms fin 2023. SNCF Réseau a régénéré 119 routeurs depuis 2019 et prévoit 552 routeurs d'ici 2026.

Les autres dépenses de renouvellement de 172 M€, sont en hausse par rapport à la même période de 2022 (+19 M€) et correspondent principalement aux opérations immobilisables de gros entretien, à l'amélioration de la régularité ainsi qu'à des investissements commerciaux notamment sur l'activité fret.

2.5.2.1. Mise en conformité du réseau

La mise en conformité du réseau à hauteur de 58 M€ s'inscrit dans le cadre de la priorité de l'entreprise accordée aux opérations spécifiques de sécurité.

Les investissements de sécurité s'élèvent à 46 M€ à fin juin 2023, et sont en légère baisse par rapport au 30 juin 2022 (-2%) marquée par le projet PN4 Deuil en Ile-de-France. Ces investissements concernent principalement des suppressions de passages à niveau (PN) ou des aménagements pour l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau, la suppression ou l'aménagement de traversées de voie pour le public en gare, la mise en place de clôtures pour éviter les intrusions dans les emprises ferroviaires, la sûreté des infrastructures, la sécurisation de tunnels ferroviaires, et l'installation d'équipements de contrôle de vitesse des trains par balise.

Pour 2023, SNCF Réseau et ses partenaires ont prévu la suppression d'un passage à niveau inscrit au programme de sécurisation National (PSN) : le PN 15 d'Isle sur la Sorgue (Provence-Alpes-Côte d'Azur). La date de suppression est prévue en novembre 2023.

2.5.2.2. Projets régionaux de développement

Les projets entrant dans cette catégorie regroupent essentiellement les projets financés par les Contrats de Plan État-Région (CPER) de 2015 à 2020 et leurs avenants ; ils intègrent les projets de modernisation des lignes de desserte fine du territoire et les investissements capillaires fret. Les dépenses sur ce segment s'établissent à 322 M€ à fin juin 2023, en recul de -37 M€ par rapport à 2022, dans l'attente des nouveaux Contrats de Plan État-Région en cours de finalisation. Les principales évolutions sont les suivantes :

- Les investissements des lignes de desserte fine du territoire s'élèvent à 119 M€ à fin juin 2023 et sont en baisse par rapport au 30 juin 2022 de -34 M€ soit -22%
- Les investissements des autres projets régionaux de développement ressortent à 185 M€ à fin juin 2023 et sont en légère hausse par rapport au 30 juin 2022 de +5 M€ soit +3%
- Les investissements de tram-train s'établissent à 19 M€ à fin juin 2023 et sont en diminution de -9 M€ par rapport au 30 juin 2022 soit -31% à la suite des mises en service.

En Ile-de-France, les principaux projets en cours sont notamment le projet tram-train Massy-Evry (T12). Le projet modification des PAI de Massy - Petit Vaux et le projet Second quai Pompadour ont été mis en service au 1^{er} semestre 2023.

Dans les autres régions, les projets Tassin Lozanne, Régénération Voie Ferrée Centre Europe Atlantique 2023 (VFCEA), Tours-Chinon font partie des projets majeurs en cours de réalisation. Les projets Renouvellement Voie Ballast le Merlerault Surdon, Régénération Patay Orgères, Modernisation Signalisation Beillant Angoulême Saintes ont été mis en service au 1^{er} semestre.

2.5.2.3. Grands Projets

- **Grands projets en travaux**

Les dépenses des grands projets en travaux s'établissent à 555 M€ à fin juin 2023. Il s'agit notamment du projet Eole, prolongement vers l'Ouest du RER E. La mise en service est

prévue en 2024 pour la partie des nouvelles infrastructures (Hausmann Saint-Lazare / Nanterre la Folie) et en 2026 pour le tronçon jusqu'à Mantes-la-Jolie. Le projet Charles de Gaulle Express, liaison ferroviaire directe entre la Gare de l'Est et l'aéroport Charles de Gaulle, est l'autre projet d'envergure de ce segment d'investissement.

- **Grands projets nationaux amont et modernisation**

Les dépenses sur ce segment s'affichent à 16 M€ à fin juin 2023. Les études pour la réalisation des futurs grands projets sont hiérarchisées sur la base de la Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) à la suite du rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures. Le déclenchement et l'avancement de ces études et acquisitions foncières sont étroitement liés aux décisions de l'État. Au 1^{er} semestre 2023, elles concernent essentiellement les lignes nouvelles Provence Côte d'Azur, Montpellier Perpignan et Grands Projets Sud-Ouest.

- **Grands projets en PPP (partenariats publics privés)**

Au 1^{er} semestre 2023, la production réalisée sur les projets en PPP, à hauteur de 6 M€, concerne principalement des travaux complémentaires liés au Contournement Nîmes Montpellier.

2.5.2.4. Foncier et autres

Les investissements Foncier et travaux pour tiers s'élèvent à 50 M€, en hausse de +2 M€ par rapport au 30 juin 2022 marquée notamment, sur les travaux pour tiers, par les projets ponts rail (PRA) RN2 Avesnelles et Contournement Nord Valenciennes en Hauts-de-France. L'activité travaux pour tiers concerne principalement des travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau à la demande de tiers qui en financent l'intégralité. L'activité Foncier et immobilier regroupe les investissements liés à la valorisation du patrimoine foncier et immobilier en vue de cession ou de location.

2.5.2.5. Investissements industriels

Les investissements industriels de 101 M€, +27 M€ par rapport au juin 2022, concernent principalement les systèmes d'information, le matériel et l'outillage pour la modernisation de l'outil industriel et les installations immobilières. Ils sont marqués par la fin du projet de construction et de modernisation des trois centres de formation de Lyon, Bordeaux et Nanterre et le démarrage du programme de renouvellement des locomotives pour l'approvisionnement des chantiers.

2.5.2.6. Investissements SNCF Gares & Connexions

Au 30 juin 2023, les dépenses d'investissements bruts de SNCF Gares & Connexions s'élèvent à 422 M€, en hausse de +56 M€ par rapport au 30 juin 2022, et se décomposent ainsi :

- Les gares B & C d'Ile de France à hauteur de 147 M€, dans le cadre des ambitions élevées du contrat signé le 9 décembre 2020 entre le groupe SNCF et Ile de France Mobilités. Le schéma directeur accessibilité contribue à hauteur de 37 M€ ;
- Les gares en Régions (hors grands projets nationaux évoqués ci-après) à hauteur de 156 M€. La production est diffuse sur l'ensemble du territoire national, seules les régions Auvergne-Rhône-Alpes-Bourgogne-Franche-Comté et Grand-Sud-Occitanie et représentent une quote-part supérieure à 20 % de l'ensemble (respectivement 26% et 23%) ;
- Les grands projets nationaux de modernisation pour 69 M€ dont 4 grands projets patrimoniaux représentent 77% de la production : les gares de Lyon Part Dieu (24 %), de Paris Austerlitz (19 %), de Paris Nord (18%) et de Toulouse Matabiau (16%) ;
- Le détournement des gares relevant du programme EOLE (prolongement vers l'ouest du RER E) pour 28 M€ ;

- D'autres d'investissements centralisés (dont marketing et digital) pour 18 M€.

2.6. ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT

Gestion des financements et des placements

- Réforme ferroviaire : financement et trésorerie

Conformément aux dispositions de la loi du 27 juin 2018, depuis le 1^{er} janvier 2020, la société SNCF, en sa qualité de société-mère du Groupe Public Unifié, assure le « pilotage stratégique et financier » du Groupe SNCF.

La société SNCF a mis en place un mécanisme de prêts moyen et long terme au bénéfice de ses filiales, complété par un dispositif d'instruments de trésorerie à court terme permettant une optimisation de leurs liquidités. L'objectif recherché est de garantir une structure financière équilibrée et optimisée pour chacune des filiales du Groupe. Dans le cadre de cette restructuration, les dettes externes portées par les différentes filiales du Groupe, notamment SNCF Réseau, continuent à être portées par celles-ci et n'ont pas été transférées à la maison-mère SNCF.

Pour répondre au besoin du financement de ses activités courantes et de ses investissements, SNCF Réseau a recours à ce dispositif.

Conformément aux annonces du Premier Ministre en mai 2018 :

- Le 1er janvier 2020, une reprise partielle de la dette de SNCF Réseau à hauteur de 25 Mds€ a été effectuée par l'État,
- Une reprise complémentaire de 10 Mds€ a été effectuée au 1er janvier 2022.
- **Financement moyen long terme : détermination du coût**

Depuis la réforme ferroviaire de 2020, SNCF est « l'émetteur unique du Groupe sur les marchés financiers » et a « vocation à financer l'ensemble du Groupe ».

Pour tout nouvel emprunt au bénéfice de ses filiales, la société mère détermine les conditions financières de cet emprunt par référence à son coût de financement majoré du risque de crédit spécifique de la filiale concernée. Eu égard aux différentes contraintes juridiques et fiscales applicables, le taux d'intérêt pratiqué ne peut être supérieur au taux qui aurait été obtenu par la filiale si elle s'était financée de façon autonome auprès d'un établissement bancaire. Les financements de SNCF vers SNCF Réseau sont libellés en euro.

Au 30 juin 2023, quatre prêts moyen long terme d'un montant total de 5,4 Mds€ ont été octroyés par la société mère à SNCF Réseau, dont un prêt de 800 M€ en février 2023.

- Trésorerie court terme :

Afin de respecter la réglementation européenne (4^{ème} Paquet ferroviaire), et notamment l'interdiction faite à un gestionnaire d'infrastructure de financer directement ou indirectement un exploitant ferroviaire, la gestion de trésorerie court terme a été organisée au 1^{er} janvier 2020 autour de deux sphères de trésorerie parfaitement étanches : l'une réunissant SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et leurs filiales, et l'autre la société mère et les autres filiales du Groupe. Ainsi, SNCF et SNCF Réseau centralisent les excédents de trésorerie et financent les besoins court terme des filiales qui leurs sont rattachées. Une convention de trésorerie entre SNCF et ses filiales régit les modalités de fonctionnement de ces sphères de trésorerie.

Au 30 juin 2023, le montant nominal du financement court terme net de SNCF vers SNCF Réseau est d'un montant de 1,007 Mds€.

Depuis juillet 2015, SNCF Réseau fait partie des émetteurs dont la dette peut être rachetée par la Banque Centrale Européenne (BCE) dans le cadre du programme « Public Sector Purchase Program ».

- Notations financières

	31/12/2022		
	Court terme	Long terme	Actualisation
Moody's	P-1	Aa2	28/01/2022
Standard & Poor's	A-1+	AA	07/12/2022
Fitch Ratings	F1+	AA	01/12/2022

	30/06/2023		
	Court terme	Long terme	Actualisation
Moody's	P-1	Aa2	17/02/2023
Standard & Poor's	A-1+	AA	30/06/2023
Fitch Ratings	F1+	AA-	22/05/2023

Les notes à court et long terme attribuées par les agences de notation financière au 30 juin 2023 sont indiquées ci-dessus.

L'agence Fitch a abaissé à AA- la note à long terme de SNCF Réseau le 22 mai 2023, à la suite de l'abaissement de la note souveraine de l'État français à AA- le 28 avril 2023.

- Dette financière nette selon les normes IFRS

En tenant compte de l'ensemble des instruments financiers et des effets périmètre PPP (Partenariats Public Privé), la dette financière nette du groupe SNCF Réseau s'élève à 20 Mds€ fin juin 2023, stable par rapport au montant du 31 décembre 2022.

2.7. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT

2.7.1. Concours publics relatifs aux investissements sur le réseau et dans les gares

2.7.1.1. SNCF Réseau

Au titre de ses opérations d'investissement sur le réseau et des études sur projets, SNCF Réseau reçoit des co-financements de la part de partenaires publics et privés. Les partenaires publics peuvent être notamment l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) ou des collectivités territoriales.

À fin juin 2023, les subventions appelées par SNCF Réseau s'élèvent à 1 437 M€, dont 165 M€ auprès de l'AFITF.

Le montant des créances de subvention échues s'établit à 576 M€ (dont 361 M€ en attente de l'État et de l'AFITF) contre 264 M€ (dont 69 M€ de la part de l'État et de l'AFITF) à fin 2022.

2.7.1.2. SNCF Gares & Connexions

Au titre de ses opérations d'investissements, SNCF Gares & Connexions reçoit des co-financements de la part de

02 – Rapport de Gestion

partenaires publics et privés. Les partenaires publics peuvent être notamment l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF), les Régions ou les Villes / Agglomérations.

A fin juin 2023, les subventions appelées par SNCF Gares & Connexions et par SNCF Réseau pour le compte de SNCF Gares & Connexions s'élèvent à 160 M€.

Le montant des appels à subventions non encaissés à fin juin 2023 s'élève à 349 M€.

2.7.2. Responsabilité Fiscale

En 2023, SNCF Réseau n'a d'activité économique directe que sur le sol français et n'a pas de présence ou de projets d'investissements directs dans un pays autre que la France excepté les missions techniques. SNCF Réseau n'a pas de présence dans les États et territoires non coopératifs.

3. TYPOLOGIE DES RISQUES

Les différents risques susceptibles d'affecter les activités de l'entreprise sont identifiés en fonction de leur nature et sont évalués selon la probabilité d'occurrence, les impacts et le niveau de maîtrise. Les impacts sont évalués pour chaque risque selon une grille définie d'impacts opérationnels, financiers, juridiques, stratégiques et de notoriété, un même risque pouvant avoir des impacts multiples.

3.1. LES RISQUES OPÉRATIONNELS

Les principaux risques pouvant avoir des impacts opérationnels sont majoritairement liés à l'utilisation du réseau ferré (sécurité technique liée à la conception et à la maintenance des équipements constitutifs de l'infrastructure ferroviaire et sécurité de la gestion des circulations) et aux opérations d'investissements (y compris les risques de construction).

3.2. LES RISQUES FINANCIERS/DE MARCHÉ

Les risques de marché se composent des risques de taux, de liquidité, de contrepartie et de change.

Sous réserve de l'application du principe de la Règle d'or, les risques de dérive budgétaire ou d'échéance des projets comportent aussi de forts enjeux financiers pour l'ensemble de l'entreprise.

Risque de taux d'intérêt

La gestion du risque de taux d'intérêt a été déléguée par mandat à la société SNCF. Le stock des instruments financiers au bilan de SNCF Réseau est géré de façon proactive afin de profiter des opportunités liées aux évolutions des taux d'intérêts et de restreindre l'exposition au risque de taux.

Risque de liquidité

Depuis le 1^{er} janvier 2020, les nouveaux besoins de financement de SNCF Réseau sont assurés par la maison-mère SNCF. De ce fait les programmes de financement de SNCF Réseau (EMTN, ECP, NEUCP) ne sont plus opérationnels.

Risque de contrepartie

SNCF Réseau est exposée à un risque de contrepartie dans le cadre de la gestion de son portefeuille de produits dérivés auprès de ses partenaires financiers, dans l'hypothèse où la variation de valeur de ce portefeuille se ferait en sa défaveur.

Afin de couvrir ce risque de contrepartie, SNCF SA, sous mandat de gestion pour le compte de SNCF Réseau, procède à des appels de marge auprès de ses contreparties financières. Du collatéral (uniquement sous forme de cash) est appelé à hauteur de la valeur de marché des portefeuilles d'instruments financiers avec chaque contrepartie avec laquelle SNCF Réseau est en risque.

Les sommes ainsi reçues par SNCF Réseau s'élèvent à 109 M€ à fin juin 2023, contre 187 M€ à fin décembre 2022.

Risque de change

SNCF Réseau n'est plus exposée au risque de change. Tous les nouveaux financements octroyés par SNCF SA sont libellés en euro. Le risque de change lié aux ressources levées initialement par SNCF Réseau en devises (USD, HKD, CHF, GBP, JPY, NOK, CAD, AUD, SEK) a fait l'objet de couvertures de change lors de leur mise en place.

3.3. LES RISQUES JURIDIQUES ET DE CONFORMITÉ

Le risque de non-conformité

Il est considéré comme le risque de sanction judiciaire (notamment risque pénal), administrative (Autorité de contrôle)

ou disciplinaire, de perte financière significative ou d'atteinte à la réputation, qui naît du non-respect de dispositions propres à l'activité de gestionnaire d'infrastructures ferroviaires, qu'elles soient de nature législative ou réglementaire, nationales, européennes ou internationales (du fait de l'extraterritorialité de certaines lois) directement applicables, ou qu'il s'agisse de normes professionnelles, ou d'instructions des dirigeants (référentiels internes) prises notamment en application des orientations du Conseil d'Administration ou de la société mère.

Afin d'éviter la survenance de ce risque, la Direction juridique et conformité a vocation à veiller à toute évolution du cadre législatif et réglementaire auquel SNCF Réseau est assujettie, cela plus particulièrement en matière de sécurité ferroviaire, de régulation du secteur, de lutte contre la corruption et le trafic d'influence, de protection des données personnelles, de commande publique, de protection de l'environnement, de respect des droits humains et libertés fondamentales.

L'entreprise se voit également confrontée à un risque juridique soit le risque de tout litige avec un client, fournisseur, salarié, résultant de toute imprécision, lacune ou insuffisance susceptible d'être imputable à l'entreprise au titre de ses obligations contractuelles.

Les risques liés au statut de SNCF Réseau

SNCF Réseau en tant que Société Anonyme, filiale de la holding SNCF SA, elle-même détenue intégralement par l'État, est soumise au droit des sociétés anonymes. Le nouveau contrat de performance signé en avril 2022 intègre les nombreux changements intervenus depuis 2017 notamment les mesures prévues par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire (2018) et la Loi d'Orientation des Mobilités (2019), de nouvelles réglementations intervenant dans la gestion du réseau et en particulier des lignes de desserte fine du territoire.

Dans le cadre du nouveau pacte ferroviaire, le changement de la forme légale de SNCF Réseau pourrait avoir un impact sur ses activités et/ou sa situation financière, y compris sur la notation de SNCF Réseau et des titres, dont l'étendue et la forme ne peuvent être déterminées ou anticipées pour le moment.

3.4. LES RISQUES STRATÉGIQUES

La stratégie macro-économique de SNCF Réseau est dictée par la croissance du trafic et ses effets sur la perception des commissions d'accès, ainsi que par le contrôle effectif des coûts de maintenance et d'extension du réseau.

3.5. LES RISQUES À FORT IMPACT SUR LA NOTORIÉTÉ

Ces risques découlent principalement des incidents et accidents de nature ferroviaire, et sont de nature à détériorer l'image de l'entreprise auprès des investisseurs comme des partenaires. L'occurrence de ces incidents et accidents de nature ferroviaire est néanmoins faible.

Les risques liés à la sécurité informatique

Les opérations du Groupe sont dépendantes des systèmes informatiques, la défaillance ou la rupture dans leur sécurité pourrait porter préjudice à sa réputation et affecter de manière négative sa performance financière.

Les risques sociaux

La réforme des retraites dont l'application des mesures est annoncée au 1^{er} juillet 2023 pourrait conduire à une conflictualité élevée. Les modalités et la durée des grèves éventuelles détermineront les plans de transport réalisables et auront un impact sur les recettes de l'entreprise. Les questions relatives au pouvoir d'achat vont rester à l'ordre du jour selon l'évolution de l'inflation dans les mois prochains. Les tensions sur les effectifs dans certains métiers ou bassins d'emploi pourraient persister malgré des plans de recrutements ambitieux et provoquer localement des tensions sociales.

Les risques environnementaux

Les activités de SNCF Réseau sont de plus en plus encadrées par de multiples réglementations environnementales souvent difficiles à articuler entre elles et à concilier avec les enjeux de sécurité ferroviaire. Les activités de SNCF Réseau et leur incidence sur l'environnement sont de plus en plus vigilées et sanctionnées par la société civile (notamment à travers les associations de protection de l'environnement), les pouvoirs de police (développement des pouvoirs, contrôle de l'Office Français de la Biodiversité et multiplication des enquêtes pénales) et les autorités judiciaires (multiplication des poursuites pénales et pénalisation du droit de l'environnement). Ces risques peuvent porter préjudice à la réputation de SNCF Réseau.

3.6. LES RISQUES ALÉATOIRES

Les risques liés aux conséquences du changement climatique

Les événements climatiques extrêmes sont déjà visibles sur le réseau et entraînent une répercussion sur les infrastructures ferroviaires. L'adaptation et la résistance technique des infrastructures ferroviaires sont les nouveaux défis face au dérèglement climatique qui impacte les circulations et la sécurité sur le réseau.

Le risque terroriste

Les attaques terroristes ou événements similaires, peuvent avoir un impact négatif sur les activités et les résultats de SNCF Réseau.

Le risque de pandémies

Le risque de pandémie COVID-19 est un risque systémique qui a provoqué une crise non spécifique à l'exercice des activités du Groupe auquel appartient SNCF Réseau. Cette crise d'une ampleur externe difficilement prévisible, phénomène mondial ayant impacté simultanément tous les secteurs, a agi comme un accélérateur des risques identifiés.

Les risques liés aux conséquences de la pandémie de la COVID-19 sont de nature à perturber les activités : réduction du nombre de circulations imposée par le gouvernement, moindre demande de sillons par les entreprises ferroviaires ou autorités organisatrices des transports, nouvelles conditions d'exploitation dictées par les gestes barrières, non continuité des activités par indisponibilité des personnels nécessaires, non pérennité économique de certaines lignes, éventuelles ruptures d'approvisionnement, retards pris sur des chantiers momentanément suspendus.

3.7. LA POLITIQUE D'ASSURANCE

Au sein de la Direction Juridique du Groupe, le Département des Risques et Assurances a la charge de la politique d'assurance, avec un objectif d'optimisation de la couverture assurance au niveau du Groupe grâce à une mutualisation entre les trois principales SA et leurs filiales, permettant ainsi d'améliorer les garanties et de bénéficier de conditions tarifaires compétitives.

La volonté de mieux maîtriser les coûts d'assurance, tout en améliorant les garanties, a conduit le Groupe à mutualiser ses achats d'assurance au bénéfice des composantes du Groupe Public Unifié, comme prévu à l'article 5 du décret N° 2015-137 du 10 février 2015.

Grâce aux programmes d'assurance élargis à toutes les entités structurées dans le cadre de la réforme ferroviaire, la société SNCF Réseau est couverte pour les risques majeurs mettant en cause sa responsabilité civile ou affectant ses biens et dispose d'une couverture pour les pertes d'exploitation résultant d'un dommage à ses biens ou à l'infrastructure ferroviaire. Elle est également couverte pour ses essais sur ligne à grande vitesse dans le cadre d'une police spécifique tous risques essais.

Située au sein de la direction juridique Groupe, la Direction Déléguée Risques et Assurances (DDRA) pilote et œuvre au quotidien à la bonne mutualisation des achats d'assurance de l'ensemble du Groupe Public Unifié. Les divers programmes d'assurance conçus et souscrits par la DDRA pour le compte des entités du Groupe Public Unifié sont placés auprès d'assureurs de premier rang dans les branches concernées. La gestion active des programmes est réalisée par la DDRA en collaboration avec les courtiers-conseils et les entités, métiers et projets concernés.

Les principaux programmes d'assurances SNCF sont :

- Le programme « Responsabilité Civile Risques Majeurs » ;
- Le programme « Flotte Automobile » ;
- Le programme d'assurances « Constructions » ;
- Le programme de « Dommages aux Biens » ;
- Le programme « cyber risques ».

3.8. RENFORCEMENT DE LA MAÎTRISE DES RISQUES

La conception et la mise en œuvre de la politique d'assurance du groupe, destinée à renforcer sa performance technique et économique, s'appuie sur une nécessaire appréhension préalable des risques de l'entreprise.

L'analyse des vulnérabilités permet de mettre en œuvre la politique de prévention des risques mais également de mener à bien les études techniques nécessaires.

Plusieurs types d'action de prévention sont mis en œuvre : la prévention incendie (risque majeur susceptible d'affecter le patrimoine et la production ferroviaire, avec les conséquences financières qui en découlent), la prévention des risques naturels, la prévention routière ainsi que la "prévention contractuelle" avec l'élaboration des clauses responsabilités et assurances et l'encadrement des projets.

4. ENJEUX ET PERSPECTIVES

4.1. SECTEUR SNCF RÉSEAU

4.1.1. Sécurité

La sécurité est la priorité et le socle des activités de SNCF Réseau. L'entreprise s'est fixée comme ambition de rechercher une amélioration continue du niveau de sécurité ; elle a comme objectif la baisse de l'accidentologie tant en ce qui concerne l'exploitation ferroviaire que la sécurité et la santé au travail, la sûreté, la sécurité incendie, la cybersécurité et la résilience du réseau face aux risques naturels et technologiques. Pour cela, l'entreprise poursuit son programme pluriannuel, appelé PRISME, de renforcement de la culture sécurité dans toute l'entreprise et dans tous les domaines de la sécurité, de déploiement de standards comportementaux de sécurité (incluant le développement des compétences non techniques et du « savoir voir, savoir être » dans les entités opérationnelles), de simplification documentaire pour faciliter l'usage et l'accès de la prescription aux opérateurs, du management de la sécurité par les risques avec une refonte complète de la collecte des informations sur les incidents et accidents rencontrés, et l'animation de politiques de réduction des risques les plus critiques.

Par ailleurs, SNCF Réseau investit plus de 100 M€ par an pour améliorer le niveau de sécurité du réseau ferré français : sécurisation et suppression de passages à niveau, installation d'équipements d'amélioration de la sécurité en voie (vis-à-vis du risque de dépassement par les trains de points d'arrêt ou de vitesse limite, de détection de convois non conformes...), protection contre l'incendie en particulier en tunnel, protection vis-à-vis d'actes de malveillance et d'intrusions sur le réseau (dont des clôtures).

4.1.2. SERM "Services express régionaux et métropolitains"

Un programme SERM (Services Express Régionaux Métropolitains) a été créé, commun à SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, le 1er juillet 2023. Il consiste à développer, dans une dizaine de grandes métropoles françaises, des services de transport permettant de répondre aux besoins de mobilité quotidienne tout en favorisant la décarbonation.

Le ferroviaire étant un acteur clé du programme SERM, sa réussite repose sur la robustesse du réseau assuré par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

Les SERM reposeront sur des infrastructures existantes et sur des ouvrages nouveaux, qui seront construits en fonction des besoins locaux d'offre de transport. Le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) évalue à 17 milliards d'euros le besoin de financement global du programme (d'ici 2040/2050). L'Etat a déjà annoncé un soutien aux Régions pour le financement des infrastructures SERM à hauteur de 800 M€ sur la période 2023-2027.

La gouvernance des projets de SERM

Le projet sera encadré juridiquement par une loi prévoyant une gouvernance associant l'Etat, les collectivités concernées, SNCF Réseau, la SGP (Société des Grands Projets) ainsi qu'une structure de gouvernance locale. D'autres acteurs pourront y être associés (ex. : gestionnaires d'infrastructure étrangers) en fonction des enjeux locaux.

La maîtrise d'ouvrage des projets de SERM pourra être partagée et coordonnée entre SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions d'une part, la SGP d'autre part.

Les projets de SERM sont déjà lancés

Dans les faits, plusieurs métropoles ont lancé des programmes SERM comme Strasbourg et Bordeaux.

Lille prépare activement un programme d'ampleur mêlant réseau existant et infrastructures neuves. D'autres projets de SERM concernent Marseille, Toulon, Nice et Rennes. Des études sont plus généralement lancées dans toutes les grandes métropoles et seront au cœur des négociations du futur CPER 2023-27 au second semestre 2023.

4.1.3. Transferts de LDFT

Les transferts de LDFT tardent à se concrétiser. En effet, mis à part le transfert de gestion en Occitanie (vocation voyageurs), réalisé par Montréjeau-Luchon en avril 2023, certains transferts s'avèrent politiquement sensibles, et les ambitions calendaires affichées par les régions sont peu réalistes. En Grand Est, les décalages opérés par la région sur les transferts soulèvent la question du partage du financement de la régénération sur ces lignes jusqu'au transfert.

Par conséquent, certains transferts sont soit en cours de mises au point, soit reportés dans le temps :

* En Occitanie,

- Tarbes-Bagnères de Bigorre (vocation fret) et Agen-Auch (fret) en cours de mise au point
- Alès-Bessèges (voyageurs), acté pour 2025

* En Grand Est,

- Demande à venir d'un transfert de propriété de la « ligne 14 » (Jarville-Vittel, vocation voyageurs),
- Les lignes Bruche-Piémont-Vosges et Nord-Alsace, viendront ensuite
- À l'horizon 2028-2029, les transferts seront envisagés plus largement

* En Normandie,

- Transfert de propriété en cours de mise au point pour un transfert envisagé fin 2024 au bénéfice de la métropole du Havre, pour un passage en exploitation tramway de la ligne Le Havre – Rolleville

4.1.4. Programme de transformation : « Excellence Projet »

Pour la conduite des projets l'entreprise a décidé en 2022 le lancement du programme 'Excellence Projet'.

Le déploiement du programme installe un renforcement du pilotage des projets et de nouvelles bases de dialogue avec les financeurs.

Il vise ainsi un accroissement de la conformité des projets au regard des engagements pris en coûts, qualité et délais.

Au total, 68 actions ont été identifiées à la suite d'un audit interne. Leur instruction a mobilisé plus de 40 experts.

Le programme peut s'appuyer sur les compétences et l'engagement de nos équipes. Il développe pour elles les pratiques de l'excellence opérationnelle.

Parmi ces outils :

- La standardisation des pratiques clés, comme l'analyse de risque ou la revue des projets
- Le déploiement au plus près des acteurs des projets, par des rencontres entre les acteurs nationaux et locaux.
- Le suivi quantitatif des progrès par des mesures régulières de la maturité du pilotage

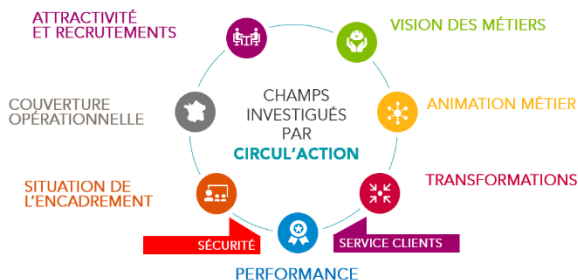
02 – Rapport de Gestion

Le déploiement auprès des acteurs a démarré en septembre 2022 et se poursuit sur l'année 2023 avec un cadencement du déploiement des standards.

4.1.5. « Circul'action »

Le programme Circul'Action sur le premier semestre 2023 a principalement été dédié à la mise en œuvre des décisions prises à la fin de l'année 2022 notamment :

- Suivi de la trajectoire de recrutement ambitieuse qui a été tenue et de l'entrée en vigueur de l'adaptation des formations initiales
- Réalisation d'un diagnostic sur la trajectoire de performance 2023/2026 et définition des actions complémentaires
- Mise en œuvre de l'accompagnement oral des remises de services entre opérateurs sécurité
- Accompagnement de l'entrée en application de l'indemnité de technicité mensuelle circulation ferroviaire pour les agents opérationnels des Établissements Infrastructure et Circulation (EIC)
- Réalisation d'un diagnostic sur les évolutions nécessaires de l'animation métier Dirigeants Agents circulations/Chef circulation
- Réalisation de supports de communication à destination des EIC pour mieux communiquer sur les métiers de la circulation



Le second semestre sera grandement dédié à la co-construction principalement avec :

- L'accompagnement de la mise en œuvre des mesures de l'audit Bureau Horaire Local (BHL)
- La mise en place de groupes de travail avec les établissements sur la cohérence des évolutions structurelles des EIC et leurs impacts sur les métiers
- La définition d'expérimentations avec des EIC volontaires sur les rythmes de travail en lien avec l'usure professionnelle mais aussi l'attractivité
- La standardisation des conditions de formation pour les premières prises de poste des managers
- La création et l'animation d'une communauté d'encadrants de grands collectifs

4.1.6. « Maintenir Demain »

Maintenir demain est le programme qui remet au goût du jour l'organisation des unités de maintenance du Réseau, unités de maintenance en charge de l'entretien des infrastructures ferroviaires (voies, aiguillages, panneaux de signalisation, caténaires, ouvrages d'art, ouvrages en terre, végétation) et parties intégrantes des établissements de maintenance répartis sur tout le territoire national. 2023 est l'année où se prépare la

dernière des 3 vagues de cette réorganisation qui concerne les 28 établissements de maintenance.

À ce jour 21 des 28 établissements ont adopté la nouvelle organisation qui se veut plus en phase avec les nouveaux outils numériques comme la gestion de la maintenance assistée par ordinateur, la surveillance automatisée du réseau ou encore la maintenance prédictive.

14000 collaborateurs de SNCF Réseau travaillant dans les 98 actuelles ou futures unités « newlook » sont concernés, dont plus de 5000 auront vu leur périmètre de responsabilités évoluer.

4.1.7. Social RH

L'évolution de l'inflation de début d'année et le contexte économique du groupe ont conduit à ne pas prendre de nouvelles mesures salariales concernant les traitements et salaires de base au premier semestre. La table ronde menée fin mai a permis de préciser la mise en place, déjà annoncée, à partir de 2024, d'un nouvel échelon d'ancienneté qui sera attribué progressivement sur les prochaines années suivant l'ancienneté atteinte et de décider d'augmentations ciblées sur les allocations de déplacement, de télétravail et sur les tickets restaurant.

Les travaux du groupe sur la mise en place en 2025 d'une mutuelle qui couvre également les agents du Cadre Permanent, avec participation employeur, sont désormais en phase active d'échange avec les organisations syndicales avec deux tables rondes menées fin juin.

SNCF réseau enregistre ces derniers mois des résultats assez satisfaisants sur le volet démissions. Elles étaient en augmentation constante ces dernières années dans un contexte de fin du recrutement au Statut et de concurrence forte sur le marché de l'emploi. Elles sont en diminution de 20% sur le premier semestre 2023 par rapport au premier semestre 2022 dans un contexte de forte mobilisation RH et managériale pour sa mise sous contrôle.

4.1.8. « Jeux Olympiques 2024 »

Les jeux olympiques et les jeux paraolympiques 2024 représentent une expérience unique pour les équipes de SNCF Réseau IDF, avec des actions de préparations dans divers secteurs, mais aussi des besoins en effectifs supplémentaires pour couvrir l'évènement qui se déroulera du 24 juillet au 8 septembre 2024.

La préparation du réseau en amont des jeux olympiques et les jeux para-olympiques 2024 appelée « Sur-Maintenance » sera couverte par la réaffectation

- D'une centaine d'agents de maintenance sur de la « sur-maintenance » de janvier à août 2024,
- D'agents travaux en OPEX « maintenance et permanence »

Les besoins sur le périmètre circulation, (opérateurs de production liés à l'accroissement du trafic, relais « managériaux au sein des postes et centres stratégiques, chefs d'incident local en présence sur le terrain en 2x8, renforcement des salles de crises territoriales en 2x8) seront couverts par détachement du personnel provinces vers IDF et par anticipation des recrutements.

Les besoins sur les périmètres maintenance & travaux seront couverts par réorganisation des unités territoriales de maintenances (UTM) et des astreintes, et un renfort de l'ingénierie des transports ferroviaires (ITF).

4.2. SECTEUR SNCF GARES & CONNEXIONS

4.2.1. Une activité qui devrait rester résiliente au deuxième semestre

Dans la continuité du 1^{er} semestre, la conduite des affaires qui se concrétise par le renouvellement de marchés de gestion de site et de service en gare ainsi que la réalisation des projets devra continuer à intégrer les impacts de l'inflation et négocier leur répercussion dans les conventions de financement.

Bénéficiant de la bonne dynamique du 1^{er} semestre 2023, l'activité des commerces en gare au 2^{ème} semestre devrait s'affermir en bénéficiant des périodes de pointe que représentent les départs en congés d'été et la période des fêtes de fin d'année.

Dans le cadre du partenariat de la Coupe du Monde de Rugby France 2023, SNCF Gares & Connexions prévoit un dispositif d'animations dans 22 gares, soit au-delà des 9 gares hôtes pour célébrer la Coupe du Monde de Rugby 2023 qui se déroulera en France du 8 septembre prochain au 28 octobre.

4.2.2. Document de Référence des Gares (DRG) 2023 et mise en place d'un bouclier tarifaire

Le projet de DRG 2023 s'inscrit dans un contexte de reprise de l'inflation, et notamment d'un triplement de la facture prévisionnelle d'électricité pour 2023, par rapport aux coûts inscrits dans le DRG 2022. De ce fait, les projections réalisées conduisaient à une hausse prévisionnelle moyenne de près de 15% des tarifs de la prestation de base unifiée, due pour les 3/4 aux différents facteurs d'inflation et en particulier celle des sources d'énergie. En conséquence, SNCF Gares & Connexions a décidé la mise en place d'un bouclier tarifaire sur cette prestation, de façon à limiter à moins de 10% la hausse des tarifs pour les clients (à plan de transport constant). Même si cet effort sur les tarifs représente un manque à gagner de 40 M€ pour SNCF Gares & Connexions, le projet de DRG 2023 repose néanmoins sur un chiffre d'affaires prévisionnel régulé (hors loyers) de 1 012 M€, soit une hausse de 9,8 % par rapport à 2022 après application du bouclier tarifaire à la prestation de base unifiée. Il va permettre en outre la poursuite dans la durée des réformes tarifaires de fond nécessaires à la consolidation du modèle économique de SNCF Gares & Connexions et répondant mieux aux attentes du régulateur.

À la suite de la saisine du régulateur le 7 avril 2023, un avis est attendu pour fin juillet 2023.

4.2.3. Ambitions du Plan Stratégique « en VIE DE GARE » pour 2023

En 2023, SNCF Gares & Connexions poursuit la dynamique entreprise depuis 2020 dans le cadre de son plan stratégique « enVIE de GARE ».

Parmi les réalisations à venir peuvent être relevées :

- Le programme « Hospitalité » : rendre les gares hospitalières répond à une attente forte de l'ensemble

des acteurs, des voyageurs et visiteurs en premier lieu, mais aussi des transporteurs qui souhaitent optimiser l'expérience globale du voyage et enfin des commerces, pour qui, une gare plus hospitalière rend les commerces plus attractifs et favorise la consommation en gare ;

- L'accueil en gares des grands événements sportifs Rugby 2023 et Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 ;
- La poursuite du programme « Place de la Gare » dans les gares en lien avec les territoires ;
- Le développement de services accrus en gare, dont :
 - o Le déploiement de places de vélo sécurisées supplémentaires,
 - o La proposition de fontaines à eau dans les grandes gares.
- La poursuite du projet « Smart Station » autour de nouveaux cas d'usages, de surveillance des équipements;
- L'achèvement de la rénovation des grands projets de transformation des gares, dont celui de la gare de Toulouse Matabiau ou celui de Paris Nord Horizon 2024.

4.3. SECTEUR AUTRES

Sferis poursuit l'exécution de son projet d'entreprise 2022-2026 avec, pour priorité, la sécurité, la satisfaction des clients et des salariés, la qualité de la production, la responsabilité sociétale et la performance économique.

Altametris aborde le futur budget 2024 conformément à son Business Plan établi en avril, avec comme enjeu une fluidification de la relation avec SNCF Réseau afin de mobiliser les ressources vers la prospection en externe et ainsi saisir les opportunités.

Leyfa Measurement va continuer à consolider ses équipes d'études de tracé / gabarit pour proposer son service de gestion du tracé au plus grand nombre, en priorité au sein du groupe. La société poursuivra par ailleurs le développement d'une collaboration avec Sferis pour laquelle elle réalise des opérations de bourrage mécanique lourd adaptées aux Lignes de Dessertes Fines du Territoire (LDFT) et avec laquelle elle répond en priorité à des consultations extérieures en groupement d'entreprises. Leyfa Measurement densifie sa R&D afin de produire des outils encore plus performants et des méthodes encore plus efficaces.

Le réseau Omnibus sera pleinement déployé fin 2025, dotant Terralpha de l'actif nécessaire pour une offre commerciale complète. D'autres services commerciaux s'appuyant sur l'expertise technique forte de Terralpha et la desserte fine du territoire par le réseau ferroviaire sont à l'étude pour accélérer l'atteinte de l'autofinancement.

03 –
COMPTES
CONSOLIDÉS
SEMESTRIELS
RÉSUMÉS
DU GROUPE
SNCF RÉSEAU

Normes IFRS – en millions d'euros



SOMMAIRE

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	42	5	CAPITAUX ET FINANCEMENT.....	62
COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ	43	5.1	CAPITAUX PROPRES.....	62
ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DES GAINS ET DES PERTES COMPTABILISÉS DIRECTEMENT EN CAPITAUX PROPRES.....	44	5.2	GESTION DE LA TRÉSORERIE ET DU FINANCEMENT	62
TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS.....	45	5.3	ENDETTEMENT FINANCIER NET	62
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS.....	46	5.4	COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET.....	65
NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS	47	5.5	RAPPROCHEMENT AVEC LES FLUX DE TRÉSORERIE DES ACTIVITÉS DE FINANCEMENT	66
1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE.....	47	6	ELEMENTS DU RESULTAT.....	68
1.1 APPLICATION DES IFRS	47	6.1	PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES	68
1.2 MÉTHODES D'ÉVALUATION SPÉCIFIQUES AUX ARRÊTÉS INTERMÉDIAIRES	48	6.2	ACHATS ET CHARGES EXTERNES.....	69
2 FAITS MARQUANTS.....	49	6.3	CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS	69
2.1 PLAN DE RELANCE.....	49	6.4	IMPÔTS ET TAXES	69
2.2 FONDS DE CONCOURS DE L'ÉTAT	49	7	INFORMATION SECTORIELLE	70
2.3 LITIGE AVEC L'ART	49	7.1	DÉTERMINATION DES SECTEURS PRÉSENTÉS	70
2.4 PERTE DE VALEUR.....	49	7.2	INDICATEURS SECTORIELS.....	70
2.5 PROJET D'AMÉNAGEMENT PARIS AUSTERLITZ.....	49	7.3	INFORMATION PAR SECTEUR	70
3 ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE.....	49	8	RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES	71
4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS.....	50	8.1	RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC UNIFIÉ.....	71
4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES, CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION	50	8.2	RELATIONS AVEC L'ÉTAT	71
4.2 SUBVENTIONS SUR PROJETS D'INVESTISSEMENT	53	9	ENGAGEMENTS HORS BILAN	72
4.3 DROIT D'UTILISATION ACCORDÉ AU CONCESSIONNAIRE	55	9.1	GARANTIES FINANCIÈRES DONNÉES À DES TIERS	72
4.4 RÉSULTAT DE CESSIONS D'ACTIFS	55	9.2	ENGAGEMENTS D'ACHAT D'IMMOBILISATIONS.....	72
4.5 TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS	55	9.3	ENGAGEMENTS REÇUS LIÉS AU FINANCEMENT	72
4.6 VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT OPÉRATIONNEL.....	59	9.4	GARANTIES FINANCIÈRES RECUES	72
4.7 PROVISIONS.....	61	9.5	LOCATION SIMPLE IMMOBILIÈRE.....	72
		9.6	ENGAGEMENTS LIÉS AU PÉRIMÈTRE CONSOLIDÉ.....	72
		10	PERIMÈTRE DE CONSOLIDATION.....	73

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

ACTIF CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	30/06/2023	31/12/2022
Immobilisations incorporelles	4.1.1	455	440
Droits d'utilisation relatifs aux contrats de location	4.1.2	509	562
Immobilisations corporelles	4.1.3	83 771	82 369
Actifs financiers non courants	5.4.1	32 980	35 846
Titres mis en équivalence		14	14
Impôts différés actifs		2 821	2 822
Actifs non courants		120 552	122 054
Stocks et en-cours	4.6.1	465	480
Créances d'exploitation	4.6.2	2 334	2 686
Subventions à recevoir	4.6.3	2 508	2 159
Actifs financiers courants	5.4.1	4 379	4 116
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5.4.1	138	117
Actifs courants		9 823	9 558
Total de l'actif		130 376	131 612

PASSIF CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	30/06/2023	31/12/2022
Capital	5.1	1 718	1 718
Réserves consolidées		16 991	16 500
Résultat Groupe		-203	567
Capitaux propres - Part du Groupe		18 506	18 785
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		14	19
Capitaux Propres totaux		18 520	18 803
Engagements envers le personnel non courants		1 162	1 103
Provisions non courantes	4.7	220	227
Subventions d'investissement	4.2.1	42 096	40 430
Passifs financiers non courants	5.4.1	50 670	54 626
Obligations locatives non courantes	4.1.2	370	417
Passifs liés à des immobilisations données en concession	4.3	2 291	2 315
Passifs non courants		96 809	99 117
Engagements envers le personnel courants		58	58
Provisions courantes	4.7	15	16
Dettes d'exploitation	4.6.4	6 217	6 505
Subventions appelées d'avance	4.2.2	1 806	1 487
Passifs financiers courants	5.4.1	6 807	5 475
Obligations locatives courantes	4.1.2	145	150
Passifs courants		15 047	13 691
Total du passif et des capitaux propres		130 376	131 612

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	30/06/2023	30/06/2022
Chiffre d'affaires	6.1	4 300	4 083
Achats et charges externes	6.2	-1 624	-1 301
Charges de personnel	6.3	-1 608	-1 522
Impôts et taxes	6.4	-166	-174
Autres produits et charges opérationnels		-6	-
EBITDA		897	1 087
Dotations aux amortissements	4.1.5	-1 477	-1 424
Variation nette des provisions	4.7	-5	-18
Reprise de subventions d'investissement	4.2.4	668	637
Résultat de cession d'actifs	4.4	5	6
Résultat opérationnel courant		87	288
Pertes de valeur	4.5	-	-
Résultat opérationnel		88	288
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		-	1
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		88	290
Coût de l'endettement financier net et autres	5.4.1	-193	-145
Coût financier net des avantages du personnel		-77	99
Résultat financier		-270	-46
Résultat des activités ordinaires avant impôt		-182	243
Impôt sur les résultats		-20	-17
Résultat net de la période		-202	227

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

en millions d'euros	Notes	30/06/2023	30/06/2022
Résultat net de la période		-202	227
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie		-153	813
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie		-	-
Variation de juste valeur des coûts de couverture		42	-14
Impôts sur variation de juste valeur des coûts de couverture		-	-
Quote-part dans les autres éléments du résultat global recyclables des entreprises mises en équivalence		-	-
Total des éléments qui seront reclassés (ou recyclables) ultérieurement en résultat net		-111	799
Écarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies		32	183
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies		-	-3
Quote-part dans les autres éléments du résultat global non recyclables des entreprises mises en équivalence		-	-
Total des éléments qui ne seront pas reclassés (ou non recyclables) ultérieurement en résultat net		32	180
Total des gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres		-79	979
Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres de l'exercice		-282	1 206

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

en millions d'euros	Réserves recyclables					Résultat de la période	Capitaux propres - Part du Groupe	Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	Capitaux propres totaux
	Capital	Réserve s non recyclables	Couvertur e de flux de trésorerie	Coûts de la couverture (R/D et FCBS)	Réserve s accumulées				
Capitaux propres au 01/01/2022	1 718	-70	-878	-8	6 996	67	7 826	1	7 827
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	571	567	4	571
Gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-	-208	643	3	-	-	437	-	437
Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-	-208	643	3	-	571	1 004	4	1 008
Affectation du résultat	-	-	-	-	67	-67	-	-	-
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	-	-	15	15
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-	-	-1	-1
Autres variations	-	-	-18	-	9 972	-	9 954	-	9 954
Capitaux propres au 31/12/2022	1 718	-278	-254	-5	17 036	571	18 785	19	18 803
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	-202	-203	-	-202
Gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-	32	-153	42	-	-	-79	-	-79
Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-	32	-153	42	-	-202	-282	-	-282
Affectation du résultat	-	-	-	-	567	-571	-	-	-
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres variations	-	-	-	-	-2	-	-2	-	-2
Capitaux propres au 30/06/2023*	1 718	-246	-407	37	17 602	-202	18 501	19	18 520

*Cf

note

5.1

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

en millions d'euros	Notes	30/06/2023	30/06/2022
Résultat net de l'exercice		-202	227
Eliminations :			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées		-	-1
de la charge (produit) d'impôt différé		-	-1
des amortissements et provisions(*)		888	697
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)		61	10
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution	4.4	-5	-6
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt		741	925
Eliminations :			
de la charge (produit) d'impôt courant		21	17
du coût de l'endettement financier net	5.5	129	140
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt		890	1 082
Incidence de la variation du besoin en fonds de roulement	4.6	-79	-30
Impôts décaissés (encaissés)		-29	5
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		782	1 057
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise			
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.1.4	-2 868	-2 620
Intérêts d'emprunts capitalisés	4.1.4	-73	-115
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		94	16
Acquisition d'actifs financiers		-	-3
Variation des prêts et avances consentis	5.4.1	-	108
Subventions d'investissement reçues	4.2.3	2 435	1 909
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		-414	-705
Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres			
Nouveaux emprunts	5.4.1	880	121
Remboursements d'emprunts nets des créances CDP	5.4.1	-1 392	-1 432
Remboursement des obligations locatives	5.4.1	-45	-47
Décaissements sur dettes PPP	5.4.1	-42	-92
Encaissements sur créances PPP	5.4.1	40	92
Intérêts financiers nets versés sur obligations locatives	5.4.1	-1	-1
Intérêts financiers nets versés	5.4.1	-143	-284
Dividendes payés aux actionnaires du groupe	5.4.1	5	-
Dividendes payés aux minoritaires	5.4.2	-5	-
Variation des dettes de trésorerie	5.4.1	-89	524
Variation des dérivés	5.4.1	71	-
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		-722	-1 120
Incidence des changements de principes comptables		-	-
Variation de trésorerie		-353	-768
Trésorerie d'ouverture		-545	796
Trésorerie de clôture	5.4.1	-898	29

(*) Il s'agit de :

- Dotations aux amortissements nettes des reprises des subventions d'investissement.
- Dotations nettes des reprises aux provisions

NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés semestriels.

Sauf indication contraire, les montants sont exprimés en millions d'euros. Le Groupe a choisi de ne pas gérer les arrondis, aussi des écarts minimes peuvent apparaître.

1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

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

Les comptes consolidés semestriels de la période allant du 1er janvier 2023 au 30 juin 2023 ont été arrêtés par le Conseil d'administration du 27 juillet 2023.

1.1 APPLICATION DES IFRS

Les principes comptables retenus pour l'élaboration des comptes consolidés semestriels au 30 juin 2023 du Groupe SNCF Réseau sont ceux retenus pour l'exercice clos au 31 décembre 2022 adaptés des nouvelles normes et interprétations adoptées par la Commission Européenne et applicables.

Les comptes consolidés semestriels au 30 juin 2023 sont établis conformément à la norme IAS 34 « Information financière intermédiaire ». En conséquence, ils ne comportent pas toute

l'information et les notes annexes requises par les IFRS pour l'établissement des comptes consolidés annuels mais seulement une sélection de notes expliquant les événements significatifs de la période. Par conséquent ces comptes consolidés semestriels doivent être lus conjointement avec les comptes consolidés de l'exercice 2022.

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

- des normes et interprétations applicables de manière obligatoire aux exercices ouverts avant le ou à compter du 1er janvier 2023 ;
- des options retenues et exemptions utilisées pour l'établissement des comptes de la période close au 30 juin 2023. Les options et exemptions sont décrites ci-dessous et les méthodes d'évaluation spécifiques aux arrêts intermédiaires.

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

Les amendements aux normes et interprétations ainsi que les nouvelles normes publiées et applicables à compter du 1er janvier 2023 qui concernent plus particulièrement les comptes consolidés semestriels du Groupe sont les suivants :

Norme ou interprétation	Description résumée	Impacts
Amendement IFRS 9, IAS 39 et IFRS 7 « comptabilisation et évaluation dans le cadre de la réforme des taux d'intérêt de référence » - phase 2	Publication par l'IASB : 27 août 2020 Homologation par l'UE : Règlement (UE) 2021/25 du 13 janvier 2021. La phase 2 des amendements concerne le traitement comptable des impacts consécutifs à la mise à jour des contrats suite à la réforme des taux interbancaires offerts ainsi que les informations spécifiques à publier sur ces impacts possibles jusqu'en 2023, année de fin de publication du LIBOR USD	Cf. note Capitaux et financements
Amendement à la norme IAS 12	Publication par l'IASB : 7 mai 2021 Homologation par l'UE : règlement (UE) 2022-1392 du 11 août 2022. L'IASB a publié un amendement à la norme IAS 12 "Impôt sur le résultat » qui précise les modalités de reconnaissance de façon distincte des impôts différés actif et passif résultant d'une transaction unique, contrat de location ou obligation de démantèlement.	Les opérations dans le périmètre de l'amendement se limitent aux locations qui seules génèrent des impôts différés. L'amendement est toutefois sans effet car le groupe reconnaît systématiquement les effets de variation des impôts différés actifs et passifs en résultat, et par ailleurs, remplit les critères de compensation lui permettant de reconnaître un impôt différé net.

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

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

Réforme des retraites

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

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

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

S'agissant d'une modification de régime, les impacts liés à la réforme des retraites constituent des coûts des services passés qui se traduisent par une augmentation du résultat du groupe de 1,6 M€.

Pilier II

La directive UE du 16/12/2022 met en place un régime d'imposition minimale mondiale dénommé GloBE, pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2024.

1.1.3 Description des principes comptables retenus

Les principes comptables retenus sont décrits dans les notes concernées des comptes consolidés de l'exercice 2022. Ils s'appliquent aux comptes consolidés semestriels à l'exception de ceux relatifs aux engagements envers le personnel et de l'impôt qui suivent les méthodes d'évaluation spécifiques aux arrêtés intermédiaires.

1.2 MÉTHODES D'ÉVALUATION SPÉCIFIQUES AUX ARRÊTÉS INTERMÉDIAIRES

1.2.1 Avantages du personnel

La provision nette relative aux avantages du personnel est mise à jour sur la base des dernières évaluations actuarielles disponibles à la date de clôture de l'exercice précédent. Une revue complète des hypothèses actuarielles a été réalisée au 30 juin 2023 pour les 2 sociétés SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions (hors filiales) issues de la réforme ferroviaire qui sont les principales contributrices du groupe SNCF Réseau.

Les engagements du groupe augmentent de 58 M€ sur ce premier semestre, dont 58 M€ sur les 2 sociétés SNCF issues de la réforme ferroviaire : cette variation nette résulte notamment de la charge de désactualisation de la dette pour 35 M€ et des écarts actuariels liés au taux d'augmentation des salaires, aux barèmes de rémunération, au taux d'actualisation qui passe de 3,61% au 31 décembre 2022 à 3,74% au 30 juin 2023, au taux d'inflation qui passe de 2,20% au 31 décembre 2022 à 2,10% au 30 juin 2023.

Concernant les 2 sociétés ci-dessus : l'évolution des taux d'actualisation et d'inflation génère un gain actuariel de 19 M€ et affectent le résultat financier à hauteur de +5 M€ et les réserves non recyclables à hauteur de +14 M€.

En revanche, la mise à jour des autres hypothèses actuarielles, notamment du taux d'augmentation des salaires génère une perte actuarielle nette de 21 M€, dont - 30 M€ imputés en résultat financier et +8 M€ imputés en réserves non recyclables.

Les ajustements liés à l'expérience, notamment des barèmes de rémunération, génèrent également une perte actuarielle nette de 6 M€, dont -16 M€ imputés en résultat financier et +10 M€ imputés en réserves non recyclables.

1.2.2 Impôts sur les résultats

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

2 FAITS MARQUANTS

2.1 PLAN DE RELANCE

Dans le contexte de crise sanitaire, un plan de relance avait été engagé avec l'État en septembre 2020 afin de financer des investissements dans le cadre du renouvellement et la modernisation du réseau.

Dans ce contexte et dans le cadre du plan de relance ferroviaire de 4,05 Mds€, l'État a versé 3 406 M€ cumulé à fin 2022 puis 644 M€ le 14 mars 2023

De plus SNCF Réseau a perçu courant mars 2022 un montant de 120 M€ issu du fonds de concours de l'État. S'en est suivi le 12 mai 2022 une augmentation de capital de Gares & Connexions en libérant une première tranche pour 38,5 M€ selon le protocole prédéfini. Le 25 mai 2023, le second versement de 31.5 M€ a eu lieu.

2.2 FONDS DE CONCOURS DE L'ÉTAT

SNCF Réseau a perçu divers fonds de concours au cours du premier semestre 2023 à hauteur de 761 M€ :

- 168 M€ issu du fonds de concours initialement prévu en 2022, réceptionnés le 14 mars 2023
- 18,7 M€ de fonds de concours Eole réceptionnés le 29 mars 2023
- 170 M€ au titre de la contribution pour l'année 2023 prévu dans le contrat de performance, réceptionnés le 23 mai 2023
- 404 M€ au titre de la contribution exceptionnelle de SNCF pour l'année 2023, également réceptionnés le 23 mai 2023

3 ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Aucun évènement significatif postérieur à la clôture n'a été constaté.

2.3 LITIGE AVEC L'ART

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

2.4 PERTE DE VALEUR

Le Groupe n'a pas identifié d'indice de variation significative de valeur au 30 juin 2023 sur les UGT Infrastructure et Gares & Connexions. En conséquence, aucun test de valeur n'a été mis en œuvre au 30 juin 2023 sur ces deux UGT (cf note 4.5).

2.5 PROJET D'AMÉNAGEMENT PARIS AUSTERLITZ

A la suite du rejet par le Conseil d'Etat le 16 octobre 2022 du recours d'associations vertes contre le permis de construire relatif au réaménagement de la gare d'Austerlitz et de ses abords, différents actes notariés ont pu être signés fin 2022, le plus important d'entre eux étant la cession d'emprises foncières pour un montant total de 123 millions d'euros.

Le 31 janvier 2023, SNCF Gares & Connexions a perçu l'encaissement de cette cession diminué des avances antérieurement perçues, soit un montant net de 73 M€.

4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS

4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES, CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION

4.1.1 Immobilisations incorporelles

La valeur nette des immobilisations incorporelles au 30 juin 2023 s'analyse comme suit :

en millions d'euros	30/06/2023			31/12/2022		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Concessions, brevets, logiciels	968	-754	213	923	-712	211
Autres immobilisations incorporelles	170	-158	12	166	-155	10
Immobilisations incorporelles en cours	230	0	230	218	0	218
TOTAL	1 367	-912	455	1 307	-867	440

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

en millions d'euros	Concessions, brevets, logiciels	Autres immobilisations incorporelles	Immobilisations incorporelles en cours	Total
Valeur nette comptable au 01/01/2022	208	4	218	431
Acquisitions	1	0	72	73
Cessions	-	-0	-	-0
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-88	-12	-	-100
Pertes de valeur	-0	-	-	-0
Mise en service et autres variations	91	18	-72	37
Valeur nette comptable au 31/12/2022	212	10	218	440
Acquisitions	0	-	38	38
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-42	-2	-	-45
Pertes de valeur	-	-	-	-
Variations de périmètre	-	-	-	-
Mise en service et autres variations	44	4	-27	22
Valeur nette comptable au 30/06/2023	214	12	230	455

Les acquisitions du 1er semestre comprennent principalement les logiciels produits en interne, mis en service, ou toujours en cours de développement.

Le montant des immobilisations incorporelles mises en service s'élève à 43 M€ pour la période du 30 juin 2023 contre 79 M€ pour l'exercice 2022.

4.1.2 Droits d'utilisation sur contrats de locations et contrats non éligibles

en millions d'euros	30/06/2023			31/12/2022		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Terrains et constructions	697	-353	344	708	-320	387
Matériel de transport	253	-88	165	247	-72	174
Autres	0	-0	0	0	-0	0
Total	950	-441	509	955	-393	562

Les droits d'utilisation concernent essentiellement des contrats de locations immobilières et dans une moindre mesure le parc automobile et le matériel ferroviaire.

L'évolution du poste se décompose ainsi :

en millions d'euros	Terrains et constructions	Matériel de transport	Total
Valeur nette comptable au 01/01/2022	430	147	577
Mise en place de nouveaux contrats de location	36	52	88
Effet des fins et résiliations anticipées des contrats de location	-	-	-
Dotations aux amortissements	-47	-53	-100
Pertes de valeur	-	-	-
Variation de périmètre	-	-27	-28
Ecarts de conversion	-	-	-
Autres variations (modifications de contrats, réévaluations d'hypothèses...)	-31	56	25
Valeur nette comptable au 31/12/2022	389	174	562
Mise en place de nouveaux contrats de location	7	-	7
Effet des fins et résiliations anticipées des contrats de location	-	-	-
Dotations aux amortissements	-22	-23	-45
Pertes de valeur	-	-	-
Variation de périmètre	-	-	-
Ecarts de conversion	-	-	-
Autres variations (modifications de contrats, réévaluations d'hypothèses...)	-29	14	-15
Valeur nette comptable au 30/06/2023	346	165	509

03 – Comptes Consolidés

4.1.3 Immobilisations corporelles

La valeur nette des immobilisations corporelles au 30 juin 2023 se décompose comme suit :

en millions d'euros	30/06/2023			31/12/2022		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immeubles de placement	276	-20	256	276	-20	256
Terrains et constructions	21 571	-9 141	12 430	21 057	-8 887	12 170
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	65 699	-27 126	38 573	63 170	-26 466	36 704
Installations Techniques Matériel et Outillage (ITMO) et autres	9 266	-2 652	6 615	9 219	-2 554	6 665
Electrification, télécommunication, signalisation	19 519	-12 110	7 410	18 942	-11 784	7 158
Matériel de transport	937	-824	114	937	-819	118
Immobilisations corporelles en cours	18 386	-11	18 375	19 310	-11	19 299
TOTAL	135 654	-51 883	83 771	132 911	-50 542	82 369

L'évolution du poste 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	ITMO et autres	Electrification, télécommunication, signalisation & autres	Matériel de transport	Immobilisations corporelles en cours	Total
Valeur nette comptable au 01/01/2022	259	11 551	33 827	6 745	7 012	111	19 135	78 640
Acquisitions	-	1	-	3	-	-	6 474	6 478
Cessions	-3	-9	-3	-1	-10	0	49	23
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-0	-499	-1 260	-273	-710	-10	-2	-2 753
Variation de périmètre	-	0	-	19	-	-0	-2	17
Mise en service et autres variations	-	1 126	4 139	171	866	17	-6 356	-36
Valeur nette comptable au 31/12/2022	256	12 170	36 704	6 665	7 158	118	19 299	82 370
Acquisitions	-	0	-	3	-	-	2 825	2 829
Cessions	-	-16	0	-0	-1	-0	-	-17
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-	-258	-660	-139	-326	-4	0	-1 387
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-	-	-
Mise en service et autres variations	-	534	2 529	86	578	-	-3 750	-23
Valeur nette comptable au 30/06/2023	256	12 430	38 573	6 615	7 410	113	18 374	83 772

Le détail des dotations aux amortissements est donné en note 4.1.5 ci-après. - 336 M€ de projets liés à l'activité Gare.

Le montant des immobilisations corporelles mises en service s'élève à 3 734 M€ :

- 3 159 M€ de projets ferroviaires ;
- 147 M€ au titre de l'activation des intérêts financiers ;
- 90 M€ de projets divers dont du matériel ferroviaire, de l'outillage et d'autres projets de fonctionnement ;

4.1.4 Investissements

Les flux d'investissement se décomposent comme suit :

en millions d'euros	30/06/2023	30/06/2022
Immobilisations corporelles	-2 755	-2 742
Immobilisations incorporelles	-38	-24
Intérêts d'emprunts capitalisés	-73	-115
Total acquisitions	-2 867	-2 881
Variation des dettes sur immobilisations	-75	146
Flux d'investissement corporels et incorporels	-2 942	-2 735

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations incorporelles de la période comprend 38 M€ de production immobilisée sur projets informatiques.

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations corporelles de la période s'élève à 2 755 M€ et comprend 2 674 M€ de production immobilisée.

Ces dépenses d'investissement en immobilisations corporelles comprennent principalement :

- 2 262 M€ de dépenses d'investissement infrastructure qui se décomposent principalement en :
 - o 2 232 M€ de production directe ;
 - o 33 M€ d'opérations de gros entretien ;
 - o 24 M€ d'acquisitions directes ;
 - o -28 M€ d'abandons de projets.
- 418 M€ de dépenses au titre de l'activité Gare ;

- 73 M€ d'autres investissements (matériels roulants, matériels et outillage).

Des réclamations ont été reçues par l'entreprise au titre des exercices 2015 à 2018 pour les PPP BPL et SEA. Au 30 juin 2023, les contentieux BPL et SEA sont toujours en cours.

Ces réclamations sont, en grandes parties, contestées par SNCF Réseau et seule la partie acceptée a fait l'objet d'une comptabilisation.

4.1.5 Dotations aux amortissements

Les dotations aux amortissements se détaillent de la façon suivante :

en millions d'euros	30/06/2023	30/06/2022	Variation
Dotations aux amortissements incorporels	-45	-50	5
Dotations aux amortissements corporels	-1 388	-1 324	-64
Dot./Amt des droits d'utilisation	-45	-51	6
Dotations aux amortissements	-1 477	-1 424	-53

La variation des dotations nettes aux amortissements de 53 M€ est essentiellement due aux mises en services de l'année 2023 (56 M€).

Les actifs issus du projet en concession SEA sont amortis, à l'exception des terrains, sur la base d'une durée unique qui est la durée d'exploitation de la concession augmentée de la durée de vie résiduelle de ces actifs chez SNCF Réseau, estimée à 10 ans, représentant une durée d'amortissement de 54 ans au total.

La dotation aux amortissements des actifs SEA s'élève à 60 M€ au 30 juin 2023.

4.2 SUBVENTIONS SUR PROJETS D'INVESTISSEMENT

4.2.1 Synthèse des subventions non courantes

en millions d'euros	30/06/2023	31/12/2022
Subventions de développement sur immobilisations en cours	9 802	10 010
Subventions de développement sur immobilisations en service*	23 619	22 798
Subventions de régénération sur immobilisations en service*	7 488	5 883
Subvention de régénération	1 187	1 738
Total	42 096	40 429

(*) Nettes de reprises

Subventions de développement sur immobilisations en cours

Les subventions au 30 juin 2023 s'élèvent à 9 802 M€.

Les mouvements de la période se décomposent comme suit :

en millions d'euros	Montant Brut au 31/12/2022	Augmentation	Mise en service	Reclassement	Montant Brut au 30/06/2023
Subventions sur immobilisations en cours	10 010	1 125	-1 335	-	9 801

Subventions de développement sur immobilisations en service

La répartition des subventions sur immobilisations mises en service par nature d'immobilisation se présente de la façon suivante :

en millions d'euros	Immobilisations incorporelles	Terrains et constructions	Voies, terrassement, ouvrages d'art et passages à niveaux	ITMO, électrification, télécom & autres	Total
Valeur nette comptable au 31/12/2022	0	3 382	15 951	3 465	22 798
Mises en service de subventions sur l'exercice	-	226	920	188	1 334
Variation de périmètre	-	-	-	-	-
Cession/Mise au Rebus	-	-3	-2	-0	-4
Quote part de subvention virée au résultat	-	-132	-204	-171	-508
Autres	-	-	-	-	-
Valeur nette comptable au 30/06/2023	0	3 473	16 665	3 481	23 619

Subventions de régénération

L'ensemble des subventions de régénération reçues par l'Etat, concerne des investissements mis en service et les reprises en résultat se poursuivent au rythme présenté dans le tableau ci-après :

en millions d'euros						
Année de mise en service	Date de mise en service	Durée de reprise	Montant en service	Cumul reprise	Montant net au 30/06/2023	
2004	01/07/2004	38	675	-337	338	
2005	25/03/2005	42	574	-249	325	
2006	09/05/2006	42	878	-358	520	
2007	21/03/2007	35	734	-341	393	
2008	17/04/2008	33	69	-39	30	
2009	17/01/2009	42	844	-322	522	
2010	22/01/2010	38	436	-192	244	
2011	01/01/2011	51	20	-15	5	
2012	01/01/2012	28	255	-135	120	
2013	01/01/2013	41	75	-27	48	
2016	01/01/2017	38	126	-21	105	
2017	01/01/2018	38	170	-25	145	
2018	01/01/2019	38	274	-32	242	
2019	01/01/2020	38	537	-49	488	
2020	01/01/2021	36	762	-53	709	
2021	01/01/2022	34	1 616	-71	1 545	
2022	01/01/2023	34	1 736	-26	1 710	
Total			9 781	-2 293	7 488	

4.2.2 Synthèse des subventions courantes

Les subventions présentées en passifs courants correspondent aux subventions appelées d'avance.

en millions d'euros	30/06/2023	31/12/2022
Subventions d'exploitation appelées d'avance	255	231
Subventions d'investissement appelées d'avance	1 551	1 256
Total	1 806	1 487

4.2.3 Subventions d'investissements reçues

Les subventions d'investissement ont l'impact suivant sur les flux de trésorerie :

en millions d'euros	30/06/2023	30/06/2022
Appels de subventions	2 311	2 495
Variation des créances sur subventions	124	-586
Subventions d'investissement reçues	2 435	1 909

4.2.4 Reprises de subventions d'investissement

en millions d'euros	30/06/2023	30/06/2022	Variation
Reprises de subventions d'investissement de développement	537	533	4
Reprises de subv. de renouvellement et mises aux normes	131	105	26
Reprises de subventions d'investissement	668	637	31

4.4 RÉSULTAT DE CESSIONS D'ACTIFS

Au 30 juin 2023, les résultats de cession d'actifs se détaillent de la façon suivante :

en millions d'euros	30/06/2023	30/06/2022	Variation
Cession d'actifs incorporels	-	-	-
Cession d'actifs corporels	4	7	-3
Cession d'actifs financiers	0	-1	1
Résultat de cession d'actifs	5	6	-1

4.5 TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

4.5.1 Éléments de contexte

Conformément aux préconisations de la norme IAS 36, SNCF Réseau met en œuvre un test de valeur dès l'existence d'un indice montrant qu'un actif ait pu perdre de la valeur.

La crise sanitaire internationale, qui avait produit ses premiers effets en mars 2020 et s'était poursuivie en 2021, s'était traduite par une baisse d'activité ferroviaire et des commerces en gares. C'est dans ce contexte que les contrats de performance liant SNCF Réseau et l'Etat, ainsi que SNCF Gares & Connexions et l'Etat, ont été signés par l'Etat, respectivement les 6 et 27 avril 2022. Présentés dès 2021 au Conseil d'Administration de SNCF Réseau, ces contrats de performance figent la trajectoire financière du groupe de 2022 à 2030.

Ces éléments, constitutifs d'indices de variation de valeur, avaient conduit à la mise en œuvre d'un test de valeur des actifs des UGT Infrastructure et Gares & Connexions au 31 décembre 2021 conformément aux préconisations de la norme IAS 36.

En 2022, le contexte de forte inflation et de forte hausse des taux de marché constitue un indice de variation de valeur, ce qui a conduit le Groupe à réaliser des tests de valeur dans le cadre de l'arrêté des comptes au 31 décembre 2022 à partir des trajectoires des contrats de performance ajustées notamment des impacts estimés de l'inflation.

Au 30 juin 2023, le groupe n'a pas identifié d'indice de variation de valeur significative et n'a par conséquent pas mis en œuvre de test de valeur.

Les estimations et hypothèses utilisées dans le cadre de ces tests annuels sont établis dans un contexte qui reste incertain avec des indicateurs encore volatiles.

Les éléments détaillés, ainsi qu'un historique des dépréciations d'actifs effectuées, sont présentés ci-dessous.

Les valeurs présentées dans le tableau ci-dessous pour les actifs testés sont nettes des pertes ou reprises constatées sur les exercices antérieurs.

Les reprises de subvention d'investissement correspondent à hauteur de 509 M€ aux subventions de développement en service, de 131 M€ au titre des subventions de régénération en service et 24 M€ au titre du droit d'utilisation SEA.

4.3 DROIT D'UTILISATION ACCORDÉ AU CONCESSIONNAIRE

Dans le cadre du contrat de concession SEA, un passif appelé « Droit d'utilisation accordé au concessionnaire » a été comptabilisé pour un montant de 2 291 M€ au 30 juin 2023 contre 2 315 M€ au 31 décembre 2022. Il représente la quote-part de l'investissement financé par le concessionnaire. Il est amorti sur la même durée que les actifs en concession, soit 54 ans, pour un montant de 24 M€ au 1^{er} semestre 2023.

4.5.2 UGT Infrastructure

Rappel de l'historique

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

L'adoption le 14 juin 2018 de la loi d'habilitation pour un nouveau pacte ferroviaire, de même que diverses déclarations du gouvernement, concernant notamment une évolution des modalités d'indexation des péages de SNCF Réseau, avaient constitué de nouveaux indices de variation de valeur. Dans le cadre de l'arrêté des comptes semestriels 2018, sur la base des informations issues du cadre de référence de la trajectoire économique et financière du Groupe Public Ferroviaire et de sa déclinaison pour SNCF Réseau, présentée pour information au Conseil d'administration du 25 juillet 2018, le test de valeur réalisé avait conduit à la comptabilisation d'une dépréciation complémentaire de 3,4 Mds€.

Le plan stratégique du groupe SNCF Réseau réalisé lors du premier semestre 2021 a été adopté par le Conseil d'administration, suivi du contrat de performance et sa trajectoire financière le 4 novembre 2021, signé par l'Etat en avril 2022. Cette nouvelle trajectoire, constituant un indice de variation de valeur, a été prise en compte pour tester les actifs au 31 décembre 2021. Les grandes orientations de cette trajectoire sont les suivantes :

Ouverture progressive à la concurrence des trafics voyageurs ;

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

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

Révision de la trajectoire de subventions de régénération perçues via le fonds de concours de l'Etat, en intégrant les subventions provenant du plan de relance de l'Etat pour 4,05

Mds€ à partir de 2021, ainsi que les versements provenant de produits de cessions du Groupe (480 M€) ;

Equilibre des cash-flows en 2024, niveau d'endettement inférieur à six fois la marge opérationnelle en 2026, conformément aux engagements du pacte ferroviaire, les subventions d'investissement issues de l'affectation par l'Etat de tout ou partie des dividendes perçus par la société nationale SNCF.

Les hypothèses clés retenues dans le test au 31 décembre 2021 concernent le niveau des péages, le niveau de performance, le niveau des investissements, ainsi que les concours publics.

Concernant le niveau des péages :

L'augmentation des péages des trains aptes à la grande vitesse et des trains fret a été limitée à l'Indice des Prix à la Consommation (IPC), et parallèlement l'indexation des tarifs de péages conventionnés (redevances d'accès TER et TET) a été alignée sur l'avis de l'ART rendu le 9 février 2021 pour les années 2022 (2,2%) et 2023 (2,4%), puis établie à 3,6% par an à partir de 2024.

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

Enfin, les prévisions de trafic d'ici 2030 concernant les activités voyageurs et fret des transporteurs du groupe SNCF ont été arrêtées dans le cadre du plan stratégique groupe assurant leur réciprocité avec les entités concernées, ainsi qu'une valorisation actualisée des hypothèses d'ouverture à la concurrence, notamment sur la fin du plan.

Concernant le niveau de performance :

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

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

Concernant le niveau des investissements :

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

Concernant les concours publics :

La chronique des montants des subventions d'investissement de régénération (issues de l'affectation par l'État de tout ou partie des dividendes perçus de la société nationale SNCF SA sur le résultat de ses filiales et complétés le cas échéant par la rétrocession d'une quote-part de produit de l'intégration fiscale du Groupe Public Unifié) est basée sur la trajectoire économique et financière du Groupe SNCF et sur sa capacité distributive. Le montant normatif de ces subventions d'investissement est évalué à 0,9 Md€ à partir de 2030.

Les subventions d'investissement consécutives à la mise en œuvre du plan de relance du ferroviaire, qui seront versées par le fonds de concours de l'État, portent sur un montant résiduel de 0,6 Md€ compte tenu des 1,6 Mds€ perçus en 2021 et 1,8 Mds€ en 2022. Ces subventions seront affectées au financement des investissements de régénération du réseau. Les produits de cession versés dans le cadre du plan de relance ont été intégrés pour la part relative aux investissements retenus dans le test (investissements de mise en conformité).

Les mesures relatives au nouveau régime de retraite et plus largement au nouveau cadre social issu des accords de branche pour l'activité ferroviaire étaient en cours de négociation lors de l'élaboration de la trajectoire.

Les autres éléments méthodologiques retenus dans le calcul de la valeur recouvrable au 31 décembre 2021 sont rappelés ci-après :

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

Une trajectoire financière intégralement reconstruite au cours de l'année 2021 sur des hypothèses complètes et actualisées, issues du nouveau contrat de performance ;

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

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

S'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus tiennent compte de la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061 ; l'actualisation des données connues (taux d'impôt, WACC, inflation), et l'application d'une décote sur les flux futurs correspondant au caractère incertain de ces projections lointaines ne font pas varier la valeur normative calculée historiquement dans les cash-flows.

La valeur terminale, qui représente 91% de la valeur recouvrable, est calculée en projetant à l'infini avec un taux de croissance à long terme de 1,4% les valeurs de l'année normative 2030 ;

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

Les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux de 4,9 % (vs. 5,6% au 31 décembre 2020). L'utilisation d'un taux de WACC proche du taux plancher issu du rapport d'évaluation de l'expert externe (entre 4,7% et 5,5%) est éclairée par les éléments de contexte suivants :

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

Une évaluation des risques de la crise COVID conservatrice au regard des tendances de reprise des trafics observées depuis mai, et un taux de croissance long terme abaissé à 1,4%/an à partir de 2024, qui repose sur une hypothèse de croissance long terme produite par le FMI, jugée conservatrice,

Un plan de performance à 1,5 Mds€ entre 2017 et 2026 (contre 1,6 Mds€ au 31 décembre 2020) faisant l'objet d'un dispositif dédié de pilotage par le Comité de direction de SNCF Réseau,

Un mécanisme de sécurisation de la trajectoire conclu avec l'État (clauses de revoyure tous les 3 ans avec ajustement des dépenses de régénération pour préserver les cash-flows).

La valeur nette comptable des actifs de l'UGT Infrastructure s'élève au 31 décembre 2021 à 33,16 Mds€ contre 32,89 Mds € au 31 décembre 2020. Ces actifs recouvrent les lignes en service ainsi que les travaux de régénération en cours. La valeur recouvrable issue du test réalisé au 31 décembre 2021 est proche de cette valeur nette comptable.

Mise à jour au 31 décembre 2022

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

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

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

Dans l'attente de la révision du plan stratégique qui devrait intervenir au cours des prochains mois, le test de valeur repose sur la trajectoire financière "socle" du contrat de performance telle que décrite ci-avant, ajustée au regard (i) du budget 2023 approuvé par le Conseil d'administration de SNCF Réseau du 14 décembre 2022, et (ii) de la meilleure estimation à date de l'impact prévisionnel de l'inflation pour les années suivantes.

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

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

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

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

L'année 2030 demeure l'année normative, le réseau étant alors considéré comme stabilisé à un niveau de performance ou de régénération permettant d'optimiser le montant de la maintenance,

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

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

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

Mise à jour au 30 juin 2023 :

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

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

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

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

Le taux d'actualisation n'a pas évolué au 1er semestre 2023 (fourchette de 5,0% à 5,7% à comparer au milieu de fourchette de 5,4% retenu dans le cadre du test à fin décembre 2022).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.5.3 UGT Gares & Connexions

Rappels

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

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

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

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

Mise à jour au 30 juin 2023

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

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

- Un nouveau plan stratégique est en cours de discussion dont les principales hypothèses à date ne remettent pas en cause de manière significative les grands équilibres du précédent test de valeur qui reposait sur la trajectoire socle du contrat de performance. La société reste tenue par la trajectoire financière du contrat et procédera, le cas échéant, à des arbitrages afin de respecter les engagements pris dans le contrat de performance actuel, notamment en matière de retour à l'équilibre en cash-flow en 2026 ;
- Les résultats constatés au 30 juin 2023 ne remettent pas en cause la trajectoire prévue dans le contrat de performance ;
- La hausse récente du taux d'actualisation (fourchette de 5,2% à 5,9%) avec un nouveau milieu de fourchette de 5,5% ne remet pas en cause le taux de 5,37% retenu dans le cadre du test à fin décembre 2022 ;
- La fourchette des taux d'inflation long-terme estimée par la société pour le 1er semestre 2023 est évaluée entre 1,5% et 2,0%, en ligne avec le taux retenu pour le test au 31 décembre 2022.
- L'actif économique net testé est en recul de 85 M€ par rapport à fin décembre 2022. Cette variation s'explique principalement par une variation conjoncturelle du BFR (effet de saisonnalité de l'activité) qui devrait se résorber au second semestre.

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

	2022
Secteur	SNCF Gares & Connexions
UGT	UGT Gares & Connexions
Actif testé	3,6 Mds€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité Plan 8 ans + année normative actualisée à l'infini
Source retenue	4,9 % - 5,6 %
Taux d'actualisation	1,6% - 2,0%
Taux de croissance long terme	1,6% - 2,0%

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

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

- Une variation de ± 10 points de base du taux de croissance sur l'année normative aurait un effet de +103 M€ à -97 M€ sur la valeur recouvrable ;
- Une variation de ± 10 points de base de taux de marge opérationnelle sur l'année normative entrainerait une variation de ± 31 M€ de la valeur recouvrable ;
- Une variation de ± 10 M€ des investissements en année normative entrainerait une variation de ∓ 196 M€ de la valeur recouvrable ;
- Une variation de ± 10 points de base de l'inflation (indice des prix à la consommation, coûts salariaux, coûts travaux et indices de révision des loyers) prise en compte à partir de 2024 entrainerait une variation de ∓ 29 M sur la valeur recouvrable ;
- Une variation de ± 10 points de base du niveau cible de CMPC régulé aurait un effet de ± 53 M€ sur la valeur recouvrable.

4.6 VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT OPÉRATIONNEL

en millions d'euros	30/06/2023	30/06/2022
Stocks et en-cours	18	1
Créances d'exploitation	10	602
Dettes d'exploitation	-107	-633
Incidence de la variation du BFR dans l'état des flux de trésorerie consolidés	-79	-30

4.6.1 Stocks et en-cours

Au 30 juin 2023, les stocks se décomposent comme suit :

en millions d'euros	Brut	30/06/2023		31/12/2022	
		Dépréciation	Net	Net	Variation
Matières premières	432	-71	361	381	-20
Produits finis	84	-	84	86	-2
En-cours de production	20	-	20	13	7
Stocks et en-cours	536	-71	465	480	-15

4.6.2 Créances d'exploitation et autres comptes débiteurs

Les créances d'exploitation se décomposent comme suit :

en millions d'euros	Brut	30/06/2023		31/12/2022	
		Dépréciation	Net	Net	Variation
Clients et comptes rattachés	1 269	-42	1 227	1 409	-182
Créances sur l'Etat et les collectivités	790	-	790	790	-1
Autres créances d'exploitation	316	2	317	486	-169
<i>Dont Fournisseurs avoirs à recevoir et avances</i>	<i>114</i>	<i>-</i>	<i>114</i>	<i>193</i>	<i>-79</i>
Montant net des créances d'exploitation	2 374	-40	2 334	2 686	-352

La variation des créances clients et comptes rattachés est liée essentiellement à la diminution de 442 M€ des créances sur péages au 30 juin 2023.

La variation du poste « Autres créances d'exploitation » correspond pour l'essentiel à des sommes versées d'avance aux fournisseurs dans le cadre des PPP (BPL et CNM) et concession (SEA).

03 – Comptes Consolidés

Les dépréciations des créances clients et des autres créances d'exploitation ont varié comme suit :

en millions d'euros	31/12/2022	Dotation	Reprise	30/06/2023
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-42	-4	5	-41
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-2	-0	3	1
Total	-44	-4	8	-40

en millions d'euros	31/12/2021	Dotation	Reprise	31/12/2022
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-49	-15	22	-42
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-1	-3	1	-2
Total	-50	-18	23	-44

Les créances clients se détaillent de la façon suivante (en valeur brute) :

en millions d'euros	Echus non dépréciés						Total
	Non échus	Dépréciés	< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
30/06/2023	1 031	34	108	-2	-8	105	1 268
31/12/2022	788	36	411	8	32	177	1 452

Les échéances des autres créances d'exploitation sont majoritairement à moins d'un an.

4.6.3 Subventions à recevoir

Les subventions à recevoir se décomposent ainsi :

en millions d'euros	30/06/2023	31/12/2022
Subventions à encaisser	1 234	536
Subventions à appeler	1 278	1 624
Provisions pour dépréciations	-3	-1
Subventions à recevoir	2 508	2 159

Les subventions échues non dépréciées à plus de 12 mois au 30 juin 2023 concernent principalement les Collectivités territoriales pour 71 M€ et l'État pour 56 M€.

4.6.4 Dettes d'exploitation et autres comptes créditeurs

Les dettes d'exploitation se répartissent comme suit :

en millions d'euros	30/06/2023	31/12/2022	Variation
Fournisseurs et comptes rattachés	3 273	3 397	-123
<i>dont dettes sur acquisitions d'immobilisations</i>	<i>868</i>	<i>957</i>	<i>-89</i>
Avances et acomptes reçus sur commande	170	423	-254
<i>dont avances reçues sur cession d'immobilisations</i>	<i>7</i>	<i>38</i>	<i>-31</i>
Dettes sociales	816	797	20
Dettes sur l'Etat et les collectivités	588	582	5
Autres dettes d'exploitation	1 875	1 548	327
Produits constatés d'avance	1 045	1 014	31
Total des dettes d'exploitation	7 767	7 760	6

4.7 PROVISIONS

Les provisions ont évolué comme suit au cours de l'exercice :

en millions d'euros	01/01/2023	Variation de périmètre	Dotations	Reprise utilisée	Reprise non utilisée	Autres variations	30/06/2023	dont courant	dont non courant
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	27	-	4	-0	-9	-	21	0	21
Risques environnementaux	141	-	2	-4	-6	-0	132	-	132
Litiges et risques contractuels	62	-	19	-6	-4	-	71	9	63
Autres	14	-	1	-2	-1	-0	11	6	5
Total provisions	243	-	25	-12	-21	-0	235	15	220

4.7.1 Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers

Les provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers concernent des litiges en cours avec l'administration fiscale et des organismes sociaux.

4.7.2 Provisions à caractère environnemental

Les coûts environnementaux provisionnés concernent principalement le traitement des traverses créosotées, le désamiantage des bâtiments et du matériel roulant ainsi que des coûts liés à la dépollution des sols.

4.7.3 Provisions pour litiges et risques contractuels

Les provisions pour litiges et risques contractuels servent à couvrir les risques liés aux litiges pour lesquels l'entreprise est mise en cause.

- Litige LGV BPL

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

Des demandes préalables d'indemnisation majoritairement en Sarthe et Ile et Vilaine et des demandes d'expertise en Mayenne, ont été notifiées au titre des nuisances, principalement sonores générées par l'existence et l'exploitation de la ligne.

- Accident Eckwersheim LGV

Le 14 novembre 2015, le déraillement d'une rame d'essai 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.

- Tunnel des Montets

Le 20 février 2012, SNCF Réseau (ex RFF) a confié au groupement SPIE Batignolles TPCI, SOTRABAS, CEGELEC CENTRE EST, SPIE Batignolles ENERGIE FONTELEC et BG INGENIEURS CONSEILS un marché de conception réalisation pour la rénovation du Tunnel des Montets.

Lors de l'exécution de ce marché, le concepteur a émis des réclamations liées au décompte de travaux suite aux travaux engagés dans le cadre de la rénovation du tunnel.

Malgré des échanges en vue de solder par un protocole le dit marché, le groupement a engagé un contentieux et déposé le 23 octobre 2015, une requête introductive d'instance pour arrêter le solde du marché.

La procédure est toujours en cours.

- Résiliation du contrat de concession Gare du Nord

Suite à la notification par SNCF Gares & Connexions en tant qu'Autorité Concédante le 21 septembre 2021 de la résiliation pour faute du contrat de concession, des travaux d'analyse ont été menés pour estimer l'indemnité de déchéance du concessionnaire d'une part, et le préjudice subi par l'Autorité Concédante d'autre part. Ces travaux ont conduit l'Autorité Concédante à notifier le Concessionnaire le 21 décembre 2021 en lui présentant le décompte de résiliation provisoire.

En parallèle, le Concessionnaire en date du 24 décembre 2021 a notifié l'Autorité Concédante d'une Demande Indemnitaires Préalable, laquelle a été reprise dans le dépôt d'un recours indemnitaire le 6 janvier 2022 devant le tribunal administratif de Paris. Concernant le recours indemnitaire déposé par SNCF G&Co, un mémoire en défense a été déposé par Gare Du Nord le 24 juin 2022 sollicitant le rejet de la demande, cette affaire a été renvoyée à une date ultérieure. La position de la direction demeure inchangée au 30 juin 2023 puisque malgré les échanges de mémoires, la situation n'a pas évolué depuis le 31 décembre 2022 et qu'aucune date d'audience n'a été fixée à ce stade.

Le reste des provisions concerne des litiges et risques contractuels de montant individuellement non significatif.

5 CAPITAUX ET FINANCEMENT

5.1 CAPITAUX PROPRES

Au 30 juin 2023, le capital de SNCF Réseau est d'un montant de 1 718 M€.

5.2 GESTION DE LA TRÉSORERIE ET DU FINANCEMENT

Depuis le 01/01/2020, SNCF SA centralise les activités de financement et de trésorerie du groupe. Au-delà de cette date, SNCF Réseau n'a plus recours directement aux marchés internationaux de capitaux mais conserve dans son portefeuille jusqu'à leur échéance les émissions obligataires publiques, les placements privés, les emprunts contractés auprès d'établissements de crédit et/ou de collectivités locales qu'il a contracté avant la Réforme Ferroviaire.

Le financement de SNCF Réseau et de ses filiales reste assuré par le Groupe. Au 30 juin 2023, le Groupe dispose d'une trésorerie disponible de 138 M€.

En application de la norme IFRS 9, le Groupe continue à évaluer l'impact de la crise sur les éventuels retards de paiement. En l'absence de défaillance majeure, aucun risque de crédit complémentaire n'a été identifié au 30 juin 2023.

5.3 ENDETTEMENT FINANCIER NET

5.3.1 Présentation de l'endettement financier net

La dette nette en valeur comptable IFRS s'élève à 20,0 Mds € au 30 juin 2023 contre 20,0 Mds € au 31 décembre 2022, soit une stabilisation de la dette nette en très légère diminution de 40 M€.

Les tableaux suivants présentent les catégories et classes des actifs et passifs financiers ainsi que les modalités de leur évaluation.

30/06/2023

en millions d'euros	Qualification comptable				Juste valeur de la classe							
	Courant	Non courant	Total	Dette nette IFRS	A la juste valeur par capitaux propres	Au coût amorti	A la juste valeur par résultat	Qualifiés de couverture	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Prêts, créances et placements	674	660	1 334	1 334	-	1 334	-	-	1 334	-	1 334	-
Créance sur la Caisse de la dette publique	3 426	30 067	33 493	33 493	-	33 493	-	-	28 355	-	28 355	-
Dérivés actifs	12	545	557	557	-	-	5	552	557	-	557	-
Créances PPP	268	1 707	1 975	1 975	-	1 975	-	-	1 975	-	1 975	-
Actifs financiers	4 379	32 978	37 358	37 359	-	36 801	5	552	32 221	-	32 221	-
Valeurs mobilières de placement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Disponibilités	138	-	138	138	-	-	138	-	137	138	-1	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	138	-	138	138	-	-	138	-	138	138	-	-
Emprunts obligataires	4 521	34 690	39 211	39 211	-	39 211	-	-	38 714	-	38 714	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	22	480	503	503	-	503	-	-	1 023	-	1 023	-
Emprunts SNCF	824	6 460	7 283	7 283	-	7 283	-	-	7 283	-	7 283	-
Autres emprunts	4	330	334	334	-	334	-	-	334	-	334	-
Emprunts, dont	5 371	41 960	47 331	47 331	-	47 331	-	-	46 234	-	46 234	-
Emprunts non couverts	5 370	35 510	40 880	40 880	-	40 880	-	-	39 665	-	39 665	-
Emprunts avec couverture de flux de trésorerie	-	5 515	5 515	5 515	-	5 515	-	-	5 515	-	5 515	-
Emprunts avec couverture de juste valeur	-	915	915	915	-	915	-	-	915	-	915	-
Dérivés passifs	7	1 229	1 236	1 236	-	-	5	1 230	1 236	-	1 236	-
Trésorerie passive*	1 035	-	1 035	1 035	-	1 035	-	-	1 035	1 034	1	-
Dettes de trésorerie non couvertes	114	-	114	114	-	114	-	-	114	109	5	-
Dettes PPP	279	1 763	2 042	2 042	-	2 042	-	-	2 042	-	2 042	-
Passifs financiers	6 806	50 670	57 476	57 476	-	50 522	5	1 230	50 661	1 143	49 519	-
Subvention financière	-	5 718	5 718	5 718	-	5 718	-	-	5 718	-	5 718	-
Dette nette IFRS	2 289	17 691	-	19 979	-	13 720	-138	679	18 303	1 005	17 298	-

* y/c Comptes courants SNCF SA versus Groupe SNCF Réseau

31/12/2022

	Qualification comptable									Juste valeur de la classe		
	Courant	Non courant	Total	Dette nette IFRS	A la juste valeur par capitaux propres	Au coût amorti	A la juste valeur par résultat	Qualifiés de couverture	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
en millions d'euros												
Prêts, créances et placements	661	658	1 319	1 319	-	1 319	-	-	1 319	-	1 319	-
Créance sur la Caisse de la dette publique	2 847	32 899	35 746	35 746	-	35 746	-	-	30 042	-	30 042	-
Dérivés actifs	340	497	838	838	-	-	6	832	838	-	838	-
Actifs financiers de concession (Dépréciation)	268	1 791	2 059	2 059	-	2 059	-	-	2 059	-	2 059	-
Actifs financiers	4 116	35 846	39 962	39 961	-	39 124	6	832	34 258	-	34 258	-
Valeurs mobilières de placement	20	-	20	20	-	-	20	-	20	20	-	-
Disponibilités	98	-	98	98	-	-	98	-	98	98	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	117	-	117	117	-	-	117	-	117	117	-	-
Emprunts obligataires	4 728	37 423	42 151	42 151	-	42 151	-	-	41 527	-	41 527	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	22	490	512	512	-	512	-	-	1 150	0	1 150	-
Emprunts SNCF	752	5 666	6 418	6 418	-	6 418	-	-	5 271	-	5 271	-
Autres emprunts	4	374	379	379	-	379	-	-	379	0	379	-
Emprunts, dont	4 307	45 153	49 460	49 460	-	49 460	-	-	48 327	0	48 327	-
Emprunts non couverts	2 659	38 730	41 388	41 388	-	41 388	-	-	40 285	-	40 285	-
Emprunts avec couverture de flux de trésorerie	1 634	6 679	7 112	7 112	-	7 112	-	-	7 112	-	7 112	-
Emprunts avec couverture de juste valeur	14	947	961	961	-	961	-	-	925	-	925	-
Dérivés passifs	35	1 340	1 375	1 375	-	0	7	1 368	1 375	0	1 375	-
Trésorerie passive	662	-	662	662	-	662	-	-	662	662	-	-
Dettes de trésorerie non couvertes	193	-	193	193	-	193	-	-	193	187	5	-
Dettes PPP	279	1 848	2 126	2 126	-	2 126	-	-	2 126	-	2 126	-
Passifs financiers	5 475	54 626	60 101	60 101	-	52 441	7	1 368	52 683	849	51 834	-
Subvention financière	-	6 285	6 285	6 285	-	6 285	-	-	6 285	-	6 285	-
Dette nette IFRS	1 242	18 780	-	20 022	-	13 318	-117	537	18 308	732	17 576	-

5.3.1.1 Actifs financiers

5.3.1.1.1 Actifs au coût amorti

Prêts, créances et placements

Ce poste est principalement constitué de la créance sur la Caisse de la Dette Publique, des avances accordées aux financeurs du projet EOLE, d'une catégorie d'actifs de trésorerie correspondant aux versements d'appel de marge sur les contrats de couverture ainsi que des TCN qui sont détenus selon un modèle de collecte sans revente respectant le critère SPPI.

Créances PPP

Les actifs liés aux PPP, correspondant à des décalages de paiements contractuels de réception des subventions de la part des financeurs entrent également dans cette catégorie. Ces décalages de paiement sont miroir des décalages de paiement également contractuels des sommes dues par SNCF Réseau aux PPPistes. Ces sommes dues sont comptabilisées en dettes financières car elles traduisent des opérations de financement.

Les subventions à appeler sont d'un montant de 953 M€ pour BPL, 945 M€ pour CNM et 82 M€ pour GSM-R au 30/06/2023. Concernant GSM-R, le projet n'étant pas financé à 100%, le montant de la subvention à recevoir est inférieur à la dette financière associée.

5.3.1.1.2 Actifs à la juste valeur par le résultat

Dérivés actifs

Les actifs de transaction correspondent à des instruments dérivés non qualifiés de couverture. Les montants des instruments dérivés sont présentés en note 5.5

5.3.1.1.3 Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont constitués :

- Des liquidités immédiatement disponibles
- Des placements en SICAV, Fonds Communs de Placement monétaires et TCN à moins de 3 mois, compte tenu de leur caractère facilement convertible en un montant de trésorerie connu et soumis à un risque négligeable de changement de valeur.

Au 30/06/2023, le montant de Trésorerie et Equivalents de trésorerie s'élève à :

en millions d'euros	30/06/2023	31/12/2022	Variation
SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie et titres de créances négociables (*)	-	20	-20
Disponibilités	138	98	40
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de situation financière	138	117	21
Concours bancaires courants	1 036	662	374
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de flux de trésorerie	-898	-545	-353

(*) y compris dépôts et billets de trésorerie

5.3.1.2 Passifs financiers

5.3.1.2.1 Passif au coût amorti

Les emprunts du Groupe (47 331 M€ au 30 juin 2023 contre 49 460 M€ au 31 décembre 2022) sont principalement constitués d'émissions obligataires.

Dettes de trésorerie et trésorerie passive

Les dettes de trésorerie sont constituées de :

- Aucune dette court terme à plus de 3 mois et moins d'un an
- Cash collatéraux aux passifs couvrant des instruments financiers dérivés actifs (109 M€ au 30/06/2023 vs 187 M€ au 31/12/2022)

La trésorerie passive (1 035 M€ au 30/06/2023 contre 662 M€ au 31/12/2022) est principalement constituée de comptes courants et de concours bancaires.

Passifs liés aux PPP

Les lignes d'emprunt BPL, CNM et GSMR concernent les PPP Bretagne Pays de Loire, Contournement Nîmes Montpellier et Global System for Mobile communication for Railways.

Les montants de remboursement réalisés en 2022 au titre des passifs liés aux PPP sont de 51 M€ pour BPL, 48 M€ pour CNM et 41 M€ pour GSMR au 30/06/2023.

5.4 COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET

Le « coût de l'endettement financier net et autres » s'analyse comme suit :

en millions d'euros	30/06/2023	30/06/2022	Variation
Résultat sur passifs au coût amorti	-1 171	-1 045	-126
Résultat sur actifs au coût amorti	993	893	100
Résultat sur opérations de couverture	-6	1	-7
Résultat sur autres instruments à la JV par résultat	1	2	-1
Résultat de change			
Coût de l'endettement financier net	-183	-148	-35
Intérêts financiers nets versés sur obligations locatives	-5	-1	-4
Autres charges financières	-5	4	-9
Autres produits financiers	-	1	-3
Coût de l'endettement financier net et autres	-193	-145	-47

5.5 RAPPROCHEMENT AVEC LES FLUX DE TRÉSORERIE DES ACTIVITÉS DE FINANCEMENT

Le tableau ci-après permet de faire le lien entre les postes de dette au bilan et les flux liés aux activités de financement :

en millions d'euros	Flux de trésorerie liés aux activités de financement					Variations "non cash"		
	31/12/2022	Émissions d'emprunts / prêts	Remboursements d'emprunts / prêts	Encaissements / décaissements sur créances et dettes PPP	Variation des dettes et actifs de trésorerie	Variations de juste valeur	Autres	30/06/2023
Passifs	-59 439	-880	3 081	42	78	720	-44	-56 441
Dettes long terme	-49 460	-880	3 081	-	-	-73	1	-47 331
Dérivés passifs	-1 375	-	-	-	-	184	-45	-1 236
Dettes court terme et collatéraux passifs	-193	-	-	-	78	-	-	-114
Dettes PPP	-2 126	-	-	42	-	42	-	-2 042
Subvention financière	-6 285	-	-	-	-	567	-	-5 718
Actifs	39 253	-	-1 689	-40	11	-934	45	36 645
Placements court terme et collatéraux actifs	610	-	-	-	11	-	-	621
Dérivés actifs	838	-	-	-	-	-326	45	557
Créance sur la Caisse de la dette publique	35 746	-	-1 689	-	-	-564	-	33 493
Créances PPP	2 059	-	-	-40	-	-44	-	1 975
Total des passifs et actifs liés aux activités de financement (1)	-20 186	-880	1 392	2	89	-214	1	-19 796
Passifs	-662	-	-	-	-374	-	-	-1 036
Trésorerie passive	-662	-	-	-	-374	-	-	-1 036
Actifs	826	-	-	-	23	2	-1	851
Prêts, créances et placements	709	-	-	-	3	2	-1	713
Valeurs mobilières de placement	20	-	-	-	-20	-	-	-
Disponibilités	98	-	-	-	40	-	-	138
Total des autres passifs et actifs financiers (2)	164	-	-	-	-350	2	-1	-184
dont autres actifs financiers	709	-	-	-	3	2	-1	713
dont trésorerie et équivalents de trésorerie	-545	-	-	-	-353	-	-	-898
TOTAL DETTE NETTE (1)+(2)	-20 022	-880	1 393	2	-261	-211	-	-19 980

Rapprochement entre la variation de la dette nette IFRS et le Cash Flow Libre

en millions d'euros	31/12/2022	Cash flow libre	Variation non cash	30/06/2023
Passifs liés aux activités de financement	-59 439	2 322	676	-56 441
Actifs liés aux activités de financement	39 253	-1 718	-889	36 645
Autres actifs financiers	709	3	1	713
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-545	-353	-	-898
Dettes nettes IFRS-Variation Cash	-20 022	254	-212	-19 980

Décomposition selon éléments du TFT

Dont Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		782		
Dont Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		-414		
Retraité des variations des prêts et avances accordés (Eole)*		-		
Frais financiers décaissés		-144		
Remboursements et intérêts nets sur obligations locatives		-45		
Opérations sur capital		-		
Cash-Flow Libre - variation cash		178		
BFR Financier **		-		
Incidence variation de périmètre		16		
Variation opération sur capital		-		
Cash-Flow Libre Groupe SNCF Réseau		194		

* Les prêts Eole sont considérés comme des éléments financiers au sens de la dette nette alors qu'ils sont considérés comme des flux d'investissements au sein du TFT.

**Dont ICNE et Amortissements des frais et primes d'émission

en millions d'euros	Flux de trésorerie liés aux activités de financement					Variations "non cash"		
	31/12/2021	Émissions d'emprunts / prêts	Remboursements d'emprunts / prêts	Encaissements / décaissements sur créances et dettes PPP	Variation des dettes et actifs de trésorerie	Variations de juste valeur	Autres	31/12/2022
Passifs	-63 417	-123	4 418	134	130	1 742	-2 300	-59 439
Dettes long terme	-53 943	-123	4 418	-	-	323	-112	-49 460
Dérivés passifs	-1 979	-	-	-	-	621	-17	-1 375
Dettes court terme et collatéraux passifs	-322	-	-	-	130	-	-1	-193
Dettes PPP	-2 287	-	-	134	-	27	-	-2 126
Subvention financière	-4 886	-	-	-	-	772	-2 170	-6 285
Actifs	31 491	-	-2 980	-134	-374	-920	12 169	39 253
Placements court terme et collatéraux actifs	984	-	-	-	-374	-	-	610
Dérivés actifs	1 056	-	-	-	-	-217	-1	838
Créance sur la Caisse de la dette publique	27 227	-	-2 980	-	-	-671	12 170	35 746
Créances PPP	2 224	-	-	-134	-	-31	-	2 059
Total des passifs et actifs liés aux activités de financement (1)	-31 925	-123	1 439	-	-244	822	9 869	-20 186
Passifs	-38	-	-	-	-622	-	-	-662
Trésorerie passive	-38	-	-	-	-622	-	-	-662
Actifs	1 671	-	-113	-	-718	-15	-	826
Prêts, créances et placements	836	-	-113	-	-	-	-	-
Valeurs mobilières de placement	770	-	-	-	-751	-	-	20
Disponibilités	64	-	-	-	34	-15	-	709
Total des autres passifs et actifs financiers (2)	1 633	-	-113	-	-1 339	-15	-	164
dont autres actifs financiers	836	-	-113	-	-	-15	-	709
dont trésorerie et équivalents de trésorerie	796	-	-	-	-1 339	-	-	-545
TOTAL DETTE NETTE (1)+(2)	-30 293	-123	1 325	-	-1 583	807	9 869	-20 022

Rapprochement entre la variation de la dette nette IFRS et le Cash-Flow Libre

en millions d'euros	31/12/2021	Cash-Flow libre	Variation non cash	31/12/2022
Passifs liés aux activités de financement	-63 417	4 559	-581	-59 439
Actifs liés aux activités de financement	31 491	-3 488	11 249	39 253
Autres actifs financiers	836	-113	-14	709
Trésorerie et Equivalents de trésorerie	796	-1 339	-2	-545
Dettes nettes IFRS-Variation Cash	-30 293	-381	10 652	-20 022
Décomposition selon éléments du TFT				
Dont Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		2 593		
Dont Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		-2 326		
Retraité des variations des prêts et avances accordés (Eole)*		-113		
Frais financiers décaissés		-447		
Remboursements et intérêts nets sur obligations locatives		-102		
Opérations sur capital		15		
Cash-Flow Libre - variation cash		-381		
BFR Financier **		15		
Incidence variation de périmètre		299		
Variation opération sur capital		4		
Cash-Flow Libre Groupe SNCF Réseau		-63		

* Les prêts Eole sont considérés comme des éléments financiers au sens de la dette nette alors qu'ils sont considérés comme des flux d'investissements au sein du TFT.

**Dont ICNE et Amortissements des frais et primes d'émission

6 ELEMENTS DU RESULTAT

6.1 PRODUITS DES ACTIVITES ORDINAIRES

Ventilation des produits opérationnels par catégorie

en millions d'euros	30/06/2023	30/06/2022	Variation
Redevances liées à la gestion du réseau ferroviaire dont :			
Redevance d'accès	1 131	1 094	37
Redevance de marché	1 316	1 326	-10
Redevance circulation	405	435	-30
Redevance quai	-	-	-
Redevances complémentaires d'électricité et de transport d'électricité	267	163	104
Compensations FRET	67	78	-11
Autres redevances	31	28	3
Prestations d'entretien et de maintenance	119	128	-9
Revenus tirés de la gestion des gares	501	458	43
Locations immobilières et produits du patrimoine	207	205	2
Autre chiffre d'affaires	257	168	89
Total Chiffre d'affaires par principales lignes de services	4 300	4 083	217
Clients du secteur public (Etats et collectivités territoriales)	1 201	1 316	-115
Clients particuliers	1	3	-2
Clients entreprises ferroviaires du secteur privé et public	3 099	2 764	335
Total Chiffre d'affaires par type de clients	4 300	4 083	217
Transfert immédiat	3 770	3 559	211
Transfert en continu sur de courtes durées (moins d'un an)	274	272	2
Transfert en continu sur de longues durées (plus d'un an)	257	252	5
Total Chiffre d'affaires selon la méthode de reconnaissance	4 301	4 083	218

Les autres chiffres d'affaires comprennent notamment :

- La refacturation de travaux, d'études et de matières pour le compte de tiers, par les SA SNCF Réseau et Gares & Connexions principalement au sein du GPU.
- Les prestations de diverses natures réalisées par les autres filiales du Groupe principalement au sein du Groupe Gares & Connexions.

6.2 ACHATS ET CHARGES EXTERNES

Les achats et autres charges externes se décomposent comme suit :

en millions d'euros	30/06/2023	30/06/2022	Variation
Transport électricité et Moyen de traction	-247	-297	50
Entretien et maintenance	-143	-351	208
Honoraires et prestations informatiques	-206	-208	2
Patrimoine	-301	-235	-66
Autres achats et charges externes	-727	-209	-518
Achats et charges externes	-1 624	-1 301	-324

6.3 CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

Au 30 juin 2023, les charges de personnel et effectifs sont les suivants :

en millions d'euros	30/06/2023	30/06/2022	Variation
Salaires	-1 598	-1 512	-86
Personnel restructuré détaché et intérimaire	-10	-10	0
Charges de personnel nettes	-1 608	-1 522	-86
Autres avantages du personnel	-14	-20	6
Effectifs moyens ETP	62 883	62 361	522

L'effectif moyen équivalent temps plein au 30 juin 2023 s'élève à 62 883 personnes.

6.4 IMPÔTS ET TAXES

en millions d'euros	30/06/2023	30/06/2022	Variation
Contribution Economique Territoriale (CET)	-24	-31	7
Taxes foncières	-46	-43	-3
Taxes assises sur salaires	-70	-50	-20
dont Taxe Apprentissage	-9	-7	-2
dont Formation Professionnelle	-13	-13	0
dont Effort à la Construction	-6	-5	-1
dont Versement Transport	-25	-21	-4
dont Autres Taxes	-17	-5	-12
Autres Impôts et taxes (dont C3S)	-26	-49	23
Total Impôts et Taxes	-166	-173	7

7 INFORMATION SECTORIELLE

7.1 DÉTERMINATION DES SECTEURS PRÉSENTÉS

Le groupe SNCF Réseau est organisé autour de deux secteurs opérationnels majeurs : « SNCF Réseau » et « Groupe Gares & Connexions » et un secteur mineur reprenant l'ensemble des autres filiales de SNCF Réseau de moindre importance.

Les deux secteurs opérationnels majeurs cités ci-dessus sont régulièrement examinés par le Comité exécutif de SNCF Réseau afin d'évaluer leur performance et de leur allouer des ressources. Ces secteurs s'adressent à des segments de clientèles différents ou vendent des produits et services distincts, et sont détaillés ci-dessous :

- SNCF Réseau : activité d'exploitation, d'entretien et de développement de l'infrastructure ferroviaire nationale. Il correspond à l'entité juridique : SA SNCF Réseau.
- Groupe Gares & Connexions : activité d'exploitation, d'entretien et de développement des gares. Ce secteur regroupe les entités juridiques : SA Gares & Connexions, ainsi que ses filiales AREP groupe (architecture et aménagement urbain) et groupe Retail & Connexions (valorisation commerciale en gares).

7.2 INDICATEURS SECTORIELS

Les principaux indicateurs relatifs au bilan et au résultat suivis par la Direction pour chaque secteur sont les suivants :

- Le chiffre d'affaires externe, après élimination de toutes les transactions avec les autres secteurs du groupe.
- L'EBITDA
- Les investissements bruts comptabilisés (tous financements confondus)
- Les investissements décaissés nets de subventions encaissées
- La dette nette

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 présenté ci-après est constitué des transactions entre les secteurs, éliminées sur une ligne « Inter métiers » pour voir une vision contributive, afin de permettre une réconciliation avec les comptes consolidés du groupe.

7.3 INFORMATION PAR SECTEUR

30/06/2023

en millions d'euros	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	Autres	Eliminations intra-métier	Totaux
Chiffre d'affaires externe	3 453	834	13	-	4 300
Chiffre d'affaires interne	144	48	65	-256	-
Chiffre d'affaires	3 597	882	78	-256	4 300
EBITDA	728	176	3	-10	897
Investissements bruts comptabilisés	-2 440	-422	-4	-	-2 867
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	-306	-197	-4	-	-507
Dette nette	19 006	968	6	-	19 980

31/12/2022

en millions d'euros	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	Autres	Eliminations intra-métier	Totaux
Chiffre d'affaires externe	6 714	1 518	24	-	8 257
Chiffre d'affaires interne	370	115	127	-613	-
Chiffre d'affaires	7 084	1 633	151	-613	8 257
EBITDA	1 911	348	13	-21	2 250
Investissements bruts comptabilisés	-5 570	-967	-14	-	-6 551
Investissements décaissés nets de subventions encaissées	-2 070	-371	-16	-	-2 457
Dette nette	18 991	1 024	7	-	20 022

8 RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES

Le groupe SNCF Réseau, dont le capital est intégralement détenu par l'Etat français (via l'Agence des Participations de l'Etat), est lié, au sens de la norme IAS 24 « Informations relatives aux parties liées », avec la totalité des entreprises et entités contrôlées par l'Etat français. Les informations portant sur les transactions individuellement ou collectivement notables avec ces entités concernent les parties liées suivantes :

- Les sociétés membres du Groupe Public Unifié, notamment la SA SNCF Voyageurs, la SA SNCF Holding, la SA SNCF Fret.
- L'Etat.

Les transactions réalisées par le groupe SNCF Réseau avec d'autres entreprises publiques (EDF, La Poste, ...) sont toutes réalisées à des conditions de marché.

Les sociétés du groupe SNCF Réseau autres que la maison mère ne réalisent pas d'opérations significatives avec ces parties liées.

8.1 RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC UNIFIE

8.1.1 Relations avec SA SNCF Voyageurs

SA SNCF Voyageurs reste à l'heure actuelle un des principaux clients de SNCF Réseau au titre des péages sur le réseau ferroviaire français.

Soldes au bilan

en millions d'euros	30/06/2023	31/12/2022
Créances d'exploitation	830	678
Dettes d'exploitation	769	941

Produits et charges

en millions d'euros	30/06/2023	30/06/2022
Péages	1 766	1 785
Charges d'exploitation	-296	-268

8.1.2 Relations avec SA SNCF Fret

Soldes au bilan

en millions d'euros	30/06/2023	31/12/2022
Créances d'exploitation	-9	-20
Dettes d'exploitation	14	15

Produits et charges

en millions d'euros	30/06/2023	30/06/2022
Péages	20	27
Charges d'exploitation	-2	-6

8.1.3 Relations avec SA SNCF

SA SNCF assure le pilotage stratégique du groupe public ferroviaire ainsi que des fonctions mutualisées exercées au bénéfice de toutes les SA du groupe ferroviaire, au titre des directions d'animation, des directions d'appui et des directions des centres de services partagés du groupe. Ces fonctions mutualisées comprennent notamment :

- La gestion administrative des ressources humaines, de la paie et de la protection sociale ;

- La gestion de systèmes d'information du groupe ;
- La gestion immobilière et foncière du groupe ;
- L'organisation des achats généraux du groupe.

Soldes au bilan*

en millions d'euros	30/06/2023	31/12/2022
Créances d'exploitation	77	82
Dettes d'exploitation	235	141

* Soldes hors dette financière présentée séparément au passif du bilan (voir note 5.)

Produits et charges

en millions d'euros	30/06/2023	30/06/2022
Produits d'exploitation	50	62
Charges d'exploitation	-453	-356

8.2 RELATIONS AVEC L'ÉTAT

Conformément à la législation applicable aux entreprises dont l'Etat est actionnaire unique, SNCF Réseau est soumis au contrôle économique et financier de l'Etat, de la Cour des Comptes, du Parlement, de même qu'aux vérifications de l'Inspection générale des finances.

SNCF Réseau facture l'Etat au titre des redevances d'accès relatives aux trains régionaux de voyageurs TER et aux trains d'équilibre du territoire (TET).

L'Etat verse également à SNCF Réseau des subventions de compensation fret ainsi que des subventions de financement des projets d'investissement, par l'intermédiaire de SNCF pour certaines d'entre elles depuis le 1er janvier 2016.

Les concours publics apportés au groupe SNCF Réseau par l'Etat sont présentés dans le tableau suivant :

Soldes au bilan

en millions d'euros	30/06/2023	31/12/2022
Subventions appelées à encaisser	415	84

Produits et charges

en millions d'euros	30/06/2023	30/06/2022
Redevances d'accès*	1 047	1 012
Compensations FRET	67	78

*dont redevances TER : 815 M€ et redevances TET :232 M€

9 ENGAGEMENTS HORS BILAN

Engagements donnés en millions d'euros	30/06/2023		
	Variations	Ouverture	Clôture
Engagements liés au financement	-2	6	4
Engagements liés aux activités opérationnelles	1 850	8 590	10 440
Engagements d'achat d'immobilisations	1 865	7 745	9 610
Promesses de ventes - biens immobiliers	4	75	78
Garanties financières données à des tiers	-18	770	751
Engagements liés au périmètre consolidé	-	133	133
Autres engagements donnés	-	-	-
Contrats de location signés dont la date de mise à disposition du bien est postérieure à la clôture	-	-	-
Total engagements donnés	1 848	8 729	10 577

Engagements reçus en millions d'euros	30/06/2023		
	Variations	Ouverture	Clôture
Engagements liés au financement	-378	948	570
Engagements liés aux activités opérationnelles	1 806	8 613	10 419
Subventions d'investissements à recevoir	498	6 305	6 804
Promesses de ventes - biens immobiliers	3	72	76
Location simple immobilier	1 298	1 742	3 041
Autres engagements d'achats d'exploitations (reçus)	-1	1	1
Garanties financières reçues de tiers	7	492	498
Total engagements reçus	1 428	9 561	10 989

9.1 GARANTIES FINANCIÈRES DONNÉES À DES TIERS

Les garanties financières données à des tiers se composent au 30 juin 2023 principalement de la garantie émise en 2011 en faveur de la Caisse des Dépôts-direction des Fonds d'Épargne pour un montant de 686 M€ et de la garantie financière accordée à CDG Express pour 47 M€.

9.2 ENGAGEMENTS D'ACHAT D'IMMOBILISATIONS

Les engagements donnés par SNCF Réseau au titre des travaux à réaliser correspondent au montant de l'engagement pris dans les conventions de financement signées, minoré des coûts déjà engagés et, à défaut de convention de financement, ce qui est principalement le cas des opérations de régénération, au montant des commandes fermes ou des marchés passés auprès de fournisseurs de travaux.

Dans le cas où les conventions de financement lient un engagement de construction et un engagement d'exploitation, l'ensemble de l'engagement est présenté au titre des travaux à réaliser. Symétriquement, l'engagement reçu au titre de la subvention à recevoir est présenté pour son montant total.

Au 30 juin 2023, le protocole relais n°3 du projet EOLE n'étant pas signé, une estimation de 806 M€ a été retenue comme hypothèse.

9.3 ENGAGEMENTS REÇUS LIÉS AU FINANCEMENT

Ces engagements concernent la convention de trésorerie à court terme conclue entre SNCF SA et SNCF RESEAU.

SNCF RESEAU s'est engagée auprès de SNCF SA à ne pas dépasser un solde débiteur de 1,5 Mds€ (avenant 2022).

Le montant déclaré correspond au montant restant à tirer à cette date.

9.4 GARANTIES FINANCIÈRES RECUES

Les garanties financières reçues se décomposent principalement de garanties financières auprès d'Eiffage Rail Express pour 70 M€ et de Garanties financières de Gares & Connexions pour 114 M€.

9.5 LOCATION SIMPLE IMMOBILIÈRE

Cet engagement reçu correspond principalement aux contrats concessionnaires relatifs à la gestion des commerces en Gares. Cette augmentation de plus d'1 Md€ est essentiellement due à l'indexation des loyers.

9.6 ENGAGEMENTS LIÉS AU PÉRIMÈTRE CONSOLIDÉ

Cet engagement correspond à l'engagement donné par SNCF Réseau au GI CDG EXPRESS d'apporter en fonds propres un montant de 133 M€ lors de la mise en service prévisionnelle de la ligne CDG Express. Cet engagement irrévocable a été formalisé dans la convention d'apport en date du 11 février 2019.

10 PERIMETRE DE CONSOLIDATION

Il n'y a pas de variation significative du périmètre de consolidation au 30 juin 2023.

04 –
RAPPORT DES
COMMISSAIRES AUX
COMPTES
SUR LES COMPTES
CONSOLIDÉS
SEMESTRIELS

SNCF RESEAU

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

(Période du 1^{er} janvier 2023 au 30 juin 2023)

PricewaterhouseCoopers Audit

63, rue de Villiers
92208 Neuilly-sur-Seine Cedex

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

Ernst & Young Audit

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

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

**Rapport des commissaires aux comptes
sur l'information financière semestrielle****(Période du 1^{er} janvier 2023 au 30 juin 2023)**

A l'Actionnaire unique

SNCF RESEAU

15-17 RUE JEAN-PHILIPPE RAMEAU
CS 80001
93418 LA PLAINE SAINT-DENIS CEDEX

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 SNCF RESEAU, relatifs à la période du 1^{er} janvier 2023 au 30 juin 2023, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

Ces comptes consolidés semestriels résumés ont été établis sous la responsabilité du conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d'exprimer notre conclusion sur ces comptes.

I - Conclusion sur les comptes

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

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

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

Comme mentionné dans la note 4.5.2 de l'annexe aux comptes consolidés semestriels résumés relative au test de valeur des actifs de l'Unité Génératrice de Trésorerie Infrastructure (« l'UGT Infrastructure »), SNCF Réseau a mis en œuvre un test de valeur au 31 décembre 2022 en lien avec la forte hausse de l'inflation qui affecte sensiblement le coût des charges d'exploitation et des dépenses d'investissements de l'UGT Infrastructure au regard de la trajectoire financière inscrite dans le contrat de performance 2021-2030 de l'UGT Infrastructure signé en avril 2022 avec l'Etat. Ce test n'a pas conduit à constater de dépréciation complémentaire des actifs de l'UGT Infrastructure au 31 décembre 2022.

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

L'équilibre des négociations entre l'État et SNCF Réseau qui sous-tend la trajectoire financière retenue dans le dernier test mis en œuvre à fin 2022 continue de supposer, d'une part, l'atteinte par SNCF Réseau de ses plans de productivité et, d'autre part, la mise en œuvre effective, notamment par l'État, de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour soutenir la valeur recouvrable des actifs de l'UGT Infrastructure. Ceci s'est traduit notamment dans la recapitalisation de la Société nationale SNCF fin 2020 et la distribution consécutive opérée au bénéfice du fonds de concours et destinée à contribuer au financement des investissements d'infrastructure.

Les prévisions de trésorerie utilisées dans le test de valeur réalisé fin 2022 reposent sur la trajectoire financière du contrat de performance 2021-2030 ajustée au regard du budget 2023 approuvé par le Conseil d'administration de SNCF Réseau du 14 décembre 2022 et de l'impact estimé de l'inflation pour les années 2024 et suivantes. Ces prévisions de trésorerie intègrent (i) des entrées de trésorerie (péages, subventions d'investissement) émanant notamment d'engagements de l'État, (ii) des dépenses opérationnelles (notamment travaux et entretien des installations) nettes des gains de productivité, (iii) des investissements notamment de régénération du réseau.

Les hypothèses qui sous-tendent ces projections restent sujettes à des aléas et incertitudes majeurs accentués par le contexte économique actuel, évolutif et incertain notamment en raison de difficultés de prévisions du niveau d'inflation à moyen et long terme :

- Les prévisions retenues dans le test de valeur de l'UGT Infrastructure au 31 décembre 2022 reposent sur le contrat de performance 2021-2030 signé avec l'Etat en avril 2022, ajusté sur la base du budget 2023 et de l'impact estimé de l'inflation pour les années 2024 et suivantes. Certaines hypothèses, notamment celles reposant sur une décision ou un accord de l'État ou celles liées au contexte économique, sont susceptibles d'évoluer dans le temps et dans le cadre de la révision du plan stratégique dont la finalisation est attendue au cours du second semestre 2023.
- Les projections de péages reposent en particulier sur :
 - Des trajectoires de trafic et des hypothèses d'ouverture à la concurrence qui restent entourées d'incertitudes compte tenu notamment de l'évolution des comportements des voyageurs et de l'environnement économique.
 - Des hypothèses de tarification en partie soumises à avis de l'ART. L'indexation des tarifs de péages conventionnés reste alignée sur l'avis de l'ART rendu le 9 février 2021 pour l'année 2023, puis sur le Document de Référence du Réseau 2024-2026 soumis à l'avis de l'ART, puis maintenue au niveau de 3,6% au-delà.
- Les subventions d'investissement affectées aux travaux de régénération et financées à travers le fonds de concours reposent sur le versement par l'État à SNCF Réseau :
 - Du montant de 4,05 milliards d'euros versé en décembre 2020 au fonds de concours par la Société nationale SNCF consécutivement à sa recapitalisation par l'État, dont 3,4 milliards ont été versés à SNCF Réseau à fin 2022.
 - Des dividendes qui seront perçus de la Société nationale SNCF, dont l'estimation repose sur la capacité distributive de celle-ci dans le contexte évoqué ci-dessus.

- Pour le réseau en service, SNCF Réseau a maintenu l'année 2030 comme année normative considérant qu'elle correspondra à l'année où le réseau sera stabilisé au niveau de performance attendu. Ce niveau de performance cible en 2030, qui n'a jamais été atteint auparavant, repose sur la trajectoire d'investissements de régénération prévue dans le contrat de performance et ajustée des effets de l'inflation. La valeur terminale constitue ainsi la part essentielle de la valeur recouvrable.
- Enfin, les mesures relatives au nouveau cadre social issu des accords de branche pour l'activité ferroviaire sont toujours en cours de négociation à la date d'arrêté des comptes et en conséquence peuvent affecter la performance future attendue.

Ces aléas et incertitudes majeurs, dont les incidences sont à apprécier en liaison avec le taux d'actualisation utilisé, pèsent sur les prévisions de flux de trésorerie prévisionnels actualisés retenus pour l'évaluation des actifs corporels et incorporels de l'UGT Infrastructure figurant au bilan de la société au 30 juin 2023 et, en conséquence, le montant des dépréciations afférentes pourrait être sous-évalué. Ces prévisions participent également à l'appréciation de la recouvrabilité des impôts différés actifs et donc à l'évaluation de leur montant au bilan. Le montant des impôts différés actifs figurant au bilan pourrait ainsi être surévalué.

Pour ces raisons, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant des projections utilisées, et donc de nous prononcer sur la valeur nette comptable des actifs concernés qui s'élève au 30 juin 2023, d'une part, à 34,2 milliards d'euros pour les immobilisations corporelles et incorporelles (encours de production exclus) et droits d'utilisation, d'autre part, à 2,8 milliards d'euros pour les impôts différés actifs.

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

II - Vérification spécifique

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

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

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 28 juillet 2023

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

Ernst & Young Audit

Jean-Paul Collignon

Philippe Vogt

Valérie Desclève

Nicolas Pfeuty