

RAPPORT  
FINANCIER  
30 JUIN 2020  
GROUPE SNCF

# GROUPE SNCF

01 – RAPPORT SEMESTRIEL D'ACTIVITÉ DU GROUPE SNCF PAGE 1

02 – COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS  
DU GROUPE SNCF PAGE 23

03 – RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES  
SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS PAGE 57

# ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER SEMESTRIEL

LA PLAINE SAINT-DENIS, LE 30 JUILLET 2020,

Nous attestons, à notre connaissance, que les comptes consolidés semestriels résumés au 30 juin 2020 sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de l'émetteur et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport semestriel d'activité présente un tableau fidèle de l'évolution des affaires, des résultats et de la situation financière de l'émetteur et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation ainsi qu'une description des principaux risques et incertitudes auxquels nous sommes confrontés.

JEAN-PIERRE FARANDOU  
LE PRÉSIDENT DIRECTEUR GÉNÉRAL DU GROUPE SNCF

LAURENT TREVISANI  
LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DÉLÉGUÉ  
STRATÉGIE FINANCES



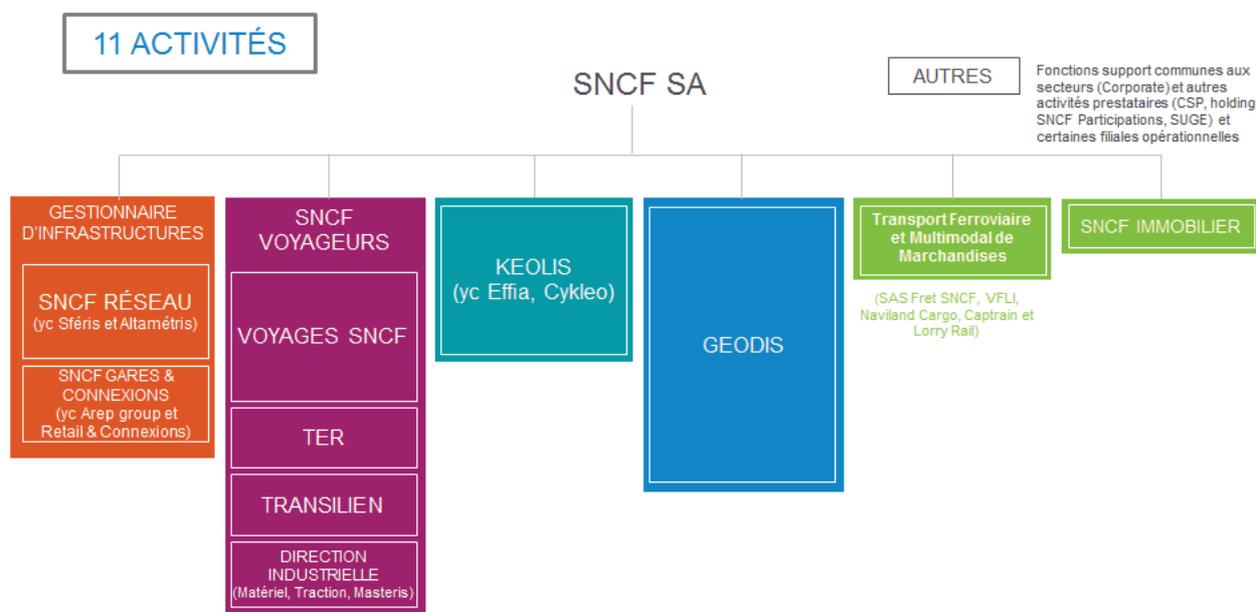
30 JUIN 2020

01 –  
RAPPORT  
SEMESTRIEL  
D'ACTIVITÉ  
GROUPE SNCF

<b>LE GROUPE SNCF AU COURS DU PREMIER SEMESTRE 2020</b>	<b>3</b>
1. ÉVÉNEMENTS MAJEURS DU PREMIER SEMESTRE 2020	3
2. LE GROUPE SNCF EN QUELQUES CHIFFRES	4
3. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	5
<b>RÉSULTATS DU GROUPE</b>	<b>6</b>
1. COMMENTAIRES SUR LES RÉSULTATS DU GROUPE	6
2. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS	9
3. INVESTISSEMENTS ET ENDETTEMENT NET	19
4. PRISES DE PARTICIPATION	20
5. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES	20
6. VOLET SOCIAL	21
<b>ENJEUX ET PERSPECTIVES</b>	<b>22</b>

# LE GROUPE SNCF AU COURS DU PREMIER SEMESTRE 2020

La loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire et complétée par l'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 est entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2020. À compter de cette date, une nouvelle organisation est effective au sein du groupe SNCF autour de 11 activités.



## 1. ÉVÉNEMENTS MAJEURS DU PREMIER SEMESTRE 2020

### 1.1 CRISE SANITAIRE DU COVID 19

L'activité du groupe SNCF a été fortement impactée par les conséquences de la crise sanitaire du Covid 19.

Le métier Voyageurs a été particulièrement touché avec une activité très réduite à compter du 17 mars 2020, qui a repris progressivement depuis les premières mesures de sortie du confinement, dans le respect des mesures sanitaires mises en place par le gouvernement français.

Les conséquences financières sur le chiffre d'affaires et les principaux indicateurs financiers sont présentées par métier et secteur opérationnel en note 2 du rapport semestriel d'activité.

Ce nouveau contexte économique a été pris en compte pour la réalisation des tests de valeur des UGT et goodwill. Ces derniers sont présentés dans la note 4.3 des comptes consolidés semestriels résumés.

Le groupe a également adapté la gestion de sa trésorerie pendant cette période de manière à pouvoir honorer l'ensemble de ses engagements et échéances financiers. Une note spécifique explicitant les mesures mises en œuvre est présentée dans la note 5 des comptes consolidés semestriels résumés.

Enfin, le groupe a élaboré un plan d'actions spécifique destiné à générer des économies complémentaires d'ici à la fin de l'année 2020 afin d'atténuer les impacts financiers de la crise. Parallèlement, le groupe a mis en place des mesures de chômage partiel dès la mi-mars (cf note 1.2.1 des comptes consolidés semestriels résumés).

### 1.2 MOUVEMENT SOCIAL

Le mouvement social, débuté le 5 décembre 2019 en opposition au projet de la réforme des retraites, s'est poursuivi jusqu'en février 2020.

Un manque à gagner a été constaté en plus des mesures commerciales avec des effets défavorables sur le chiffre

d'affaires dans les comptes du groupe au premier semestre 2020.

### 1.3 REPRISE PARTIELLE DE LA DETTE PAR L'ÉTAT

Au 1<sup>er</sup> janvier 2020, l'Etat a repris 25 Mds€, en valeur nominale de remboursement, de la dette de SNCF Réseau conformément aux dispositions de la LFI pour 2020.

Le mécanisme de la reprise est détaillé dans l'annexe des comptes.

L'impact en résultat financier de cette opération est un produit financier net parfaitement miroir de la charge financière effectivement supportée par SNCF Réseau pour la quote-part de sa dette historique reprise par l'Etat.

### 1.4 NÉGOCIATION DU CONTRAT ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS 2020-2023

Un nouveau contrat pour la période 2020 à 2023 concernant la mise en œuvre des politiques d'offre et de services rendus aux voyageurs franciliens est en cours de négociation avec l'autorité organisatrice des transports Île-de-France Mobilités. Dans l'attente de la conclusion de ce contrat, SNCF Voyageurs reconnaît un chiffre d'affaires égal à la somme des acomptes mensuels forfaitaires versés par Île de France Mobilités en vertu de l'article R.1241-25 du code des transports, qui définit la contribution forfaitaire provisionnelle que Île-de-France Mobilités doit allouer à SNCF Voyageurs pour assurer la continuité de son service.

## 2. LE GROUPE SNCF EN QUELQUES CHIFFRES

En millions d'euros	30/06/2020	30/06/2019
Chiffre d'affaires	14 129	17 854
EBITDA	69	2 906
Résultat net - Part du groupe	-2 389	20
Résultat net récurrent - Part du groupe (1)	-2 384	10
Investissements nets (2)	2 397	3 055
Investissements tous financements (3)	3 752	4 299
Cash Flow Libre (4)	-2 809	-1 666
Effectifs	271 949	274 234

En millions d'euros	30/06/2020	31/12/2019
Endettement net du groupe SNCF	38 327	60 281
dont endettement net de SNCF Réseau	28 784	51 852

(1) Définition du résultat net récurrent en note Résultats du Groupe de ce même rapport.

(2) Les investissements nets sont obtenus :

En millions d'euros	30/06/2020	30/06/2019
par la somme des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	3 033	3 587
- Subventions d'investissement reçues	-764	-886
- Nouveaux actifs financiers de concession	693	730
- Encaissement sur actifs financiers de concession	-565	-376
<b>Total investissements nets</b>	<b>2 397</b>	<b>3 055</b>

(3) Les investissements tous financements sont obtenus :

En millions d'euros	30/06/2020	30/06/2019
par la somme des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	3 033	3 587
- Nouveaux actifs financiers de concession	693	730
diminuée de la variation du BFR d'investissement présentée en note 4.2 des comptes consolidés semestriels	-26	18
<b>Total investissements tous financements</b>	<b>3 752</b>	<b>4 299</b>

(4) Le Cash Flow Libre est obtenu par :

En millions d'euros	30/06/2020	30/06/2019
la somme des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
- CAF après coût de l'endettement financier net et impôt	-520	1 903
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-3 033	-3 587
- Subventions d'investissements reçues	764	886
- Remboursement des obligations locatives	-502	-479
- Remboursements des créances financières de location IFRS 16	1	1
- Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	91	139
- Nouveaux actifs financiers de concession	-693	-730
- Encaissement sur actifs financiers de concession	565	376
- Incidence de la variation du BFR	398	-341
la variation du BFR IS inclus dans la ligne « Impôts (décaissés) encaissés » de l'état des flux de trésorerie	109	138
les intérêts courus sur obligations locatives IFRS 16 inclus dans la ligne « Intérêts payés sur obligations locatives » de l'état des flux de trésorerie	0	14
les dividendes reçus des entités mises en équivalence inclus dans la ligne « Dividendes reçus » de l'état des flux de trésorerie	12	13
<b>Total Cash Flow Libre</b>	<b>-2 809</b>	<b>-1 666</b>

### 3. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants.

#### 3.1 SIGNATURE DU PERMIS DE CONSTRUIRE DU PROJET DE MODERNISATION DE LA GARE DU NORD

Le projet Paris Gare du Nord 2024 porté par la société d'économie mixte à opération unique « Stationord » a obtenu l'accord de la préfecture de Paris à travers la signature du permis de construire le 6 juillet 2020.

Ce projet dont le démarrage des travaux est prévu cet été, va renforcer l'attractivité des transports collectifs en Ile-de-France et contribuera à ce titre à la réduction des pollutions.

#### 3.2 SUSPENSION DES PAIEMENTS D'ILE DE FRANCE MOBILITÉS À SNCF TRANSILIEN

Dans l'attente de la conclusion du contrat pour 2020-2023, Ile-de-France Mobilités verse une contribution provisionnelle mensuelle forfaitaire à SNCF Transilien destinée à assurer la continuité de service en vertu de l'article R.1241-25 du code des transports. Les versements mensuels prévus sur le 1er semestre ont bien été opérés chaque mois aux dates prévues par le précédent contrat.

Toutefois, le conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités a voté le 08 juillet 2020 la suspension de ces paiements à compter de juillet, jusqu'à ce que l'Etat compense les pertes de recettes dues à la crise du coronavirus.

Aussi la part Exploitation de la contribution forfaitaire mensuelle d'Ile-de-France Mobilités (190 M€) qui était attendue en juillet n'a pas été perçue par SNCF Transilien. Dans l'immédiat, SNCF recourt à sa trésorerie pour assurer la continuité du service de transports publics en Ile-de-France.

# RÉSULTATS DU GROUPE

## 1. COMMENTAIRES SUR LES RÉSULTATS DU GROUPE

### 1.1 RÉSULTATS DU GROUPE

En millions d'euros	1er semestre 2020	1er semestre 2019	Variation 2020 vs 2019	
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>14 129</b>	<b>17 854</b>	<b>-3 726</b>	<b>-20,9%</b>
Péages	-373	-448	75	-16,6%
Achats et charges externes hors péages	-5 612	-6 283	671	-10,7%
Impôts et taxes	-892	-912	20	-2,2%
Charges de personnel	-7 140	-7 358	217	-3,0%
Autres produits et charges	-43	52	-94	-182,1%
<b>EBITDA</b>	<b>69</b>	<b>2 906</b>	<b>-2 837</b>	<b>-97,6%</b>
Dotations aux amortissements	-1 980	-1 884	-95	5,1%
Variation nette des provisions	-55	33	-88	-267,1%
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>-1 966</b>	<b>1 054</b>	<b>-3 021</b>	<b>-286,4%</b>
Résultat de cession d'actifs	61	31	29	93,5%
Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue	-	-	-	n/a
Pertes de valeur	-13	-6	-7	115,2%
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>-1 918</b>	<b>1 080</b>	<b>-2 998</b>	<b>-277,6%</b>
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	9	8	1	9,7%
<b>Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence</b>	<b>-1 909</b>	<b>1 088</b>	<b>-2 997</b>	<b>-275,4%</b>
Coût financier net des avantages du personnel	-5	28	-34	-119,2%
Coût de l'endettement financier net et autres	-547	-912	365	-40,0%
<b>Résultat financier</b>	<b>-552</b>	<b>-884</b>	<b>331</b>	<b>-37,5%</b>
<b>Résultat avant impôt</b>	<b>-2 462</b>	<b>205</b>	<b>-2 666</b>	<b>-1302,7%</b>
Impôt sur les résultats	-97	-175	78	-44,4%
<b>Résultat net des activités ordinaires</b>	<b>-2 559</b>	<b>30</b>	<b>-2 589</b>	<b>-8623,3%</b>
Résultat net d'impôt des activités transférées	-	-	-	n/a
<b>Résultat net de l'exercice</b>	<b>-2 559</b>	<b>30</b>	<b>-2 589</b>	<b>-8623,3%</b>
<b>Résultat net - Part du groupe</b>	<b>-2 389</b>	<b>20</b>	<b>-2 409</b>	<b>-11941,0%</b>
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	-170	10	-180	-1827,5%
<b>Résultat net Récurrent - Part du groupe (1)</b>	<b>-2 384</b>	<b>10</b>	<b>-2 394</b>	<b>-24581,0%</b>
<i>EBITDA / chiffre d'affaires</i>	<i>0,5%</i>	<i>16,3%</i>		
<i>Résultat opérationnel courant / chiffre d'affaires</i>	<i>-13,9%</i>	<i>5,9%</i>		

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

– des pertes de valeur ;

– des opérations entraînant un impact en résultat individuellement supérieur à 50 M€ en valeur absolue et généralement inclus dans et/ou répartis entre les lignes « Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue » et « Résultat de cession actifs » ;

– de la quote-part du Groupe dans ces différents éléments comptabilisés dans les entreprises mises en équivalence et incluse dans la ligne « Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence » ;

– de la variation de juste valeur des instruments financiers incluse dans la ligne « Coût de l'endettement financier net et autres », lorsqu'elle dépasse 50 M€ en valeur absolue ;

– des opérations particulières portant sur les instruments financiers (restructurations, renégociations ou autres) entraînant des impacts supérieurs à 50 M€ en valeur absolue sur le coût de l'endettement financier net ;

– de la variation d'impôts différés actifs reconnue sur les entités de l'intégration fiscale SNCF dans la ligne « Impôts sur les résultats » ;

– de la part des minoritaires relative à ces différents éléments et incluse dans la ligne « Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) ».

L'indicateur ainsi déterminé vise à mieux refléter le résultat net part du groupe relatif à la performance

récurrente du Groupe. Il s'établit comme suit à la clôture :

En millions d'euros	Notes (*)	30/06/2020	30/06/2019
<b>Résultat net - Part du groupe</b>		<b>-2 389</b>	<b>20</b>
Pertes de valeurs	4.3	13	6
Inclus dans la ligne "EBITDA"	3	-	-30
Inclus dans la ligne "Variation nette des provisions"		-	-33
Inclus dans la ligne "Résultat de cession actifs"		-	-1
Inclus dans la ligne "Coût de l'endettement financier net et autres" (opérations particulières sur instruments financiers)	5.2	1	47
Inclus dans la ligne "Impôts sur les résultats"		-2	1
Inclus dans la ligne "Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)"		-7	-
<b>Résultat net Récurrent - Part du groupe</b>		<b>-2 384</b>	<b>10</b>

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

## 1.2 COMPARABILITÉ DES COMPTES

La comparabilité des résultats 2020 avec ceux de 2019 est affectée par les variations de périmètre et change suivantes :

En millions d'euros		Effets sur l'évolution du chiffre d'affaires
Voyages SNCF	<b>Variations de périmètre 2019 <sup>(1)</sup></b>	
	Cession OUIbus	-27
	Cession Ecolutis (iDVroom)	-1
	<b>Variation des taux de change</b>	<b>-3</b>
Keolis	<b>Variations de périmètre 2019 <sup>(1)</sup></b>	
	Acquisitions Keolis Santé	1
	Acquisition CarPostal France	33
	Acquisition MyPark	6
	Cession LeCab - activité VTC	-5
	<b>Variation des taux de change</b>	<b>-11</b>
Geodis	<b>Variation de périmètre 2019 <sup>(1)</sup></b>	
	Cession Geodis Euromatic	-37
	<b>Variation des taux de change</b>	<b>-20</b>
Transport Ferroviaire et Multimodal de Marchandises (TFMM)	<b>Variation de périmètre 2019 <sup>(1)</sup></b>	
	Acquisition Railtraxx/KCR	6
	<b>Variation des taux de change</b>	<b>-1</b>
Marchandises & Logistique autres	<b>Variation de périmètre 2019 <sup>(1)</sup></b>	
	Acquisition Raffles Lease	8
	<b>Variation des taux de change</b>	<b>0</b>
Opérations internes		4
<b>Total</b>		<b>-46</b>

(1) Opérations réalisées en 2019 ayant un effet sur l'évolution du chiffre d'affaires 2019 / 2020

## 1.3 RÉSULTATS DU PREMIER SEMESTRE 2020

### 1.3.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe SNCF s'élève à 14 129 M€ à fin juin 2020, soit une diminution de 3 726 M€ (-20,9%) par rapport à 2019 qui s'explique par :

- des effets périmètre pour -12 M€ ;
- l'effet de la variation des taux de change pour -34 M€ ;
- une croissance organique pour le Groupe de -3 680 M€ (-20,7%) ; celle des activités est la suivante (données aux bornes des activités) :

### Croissance organique 2020 du chiffre d'affaires aux bornes des activités

SNCF Réseau	-645 M€	-19,5%
SNCF Gares & Connexions	-38 M€	-5,0%
Transilien	-244 M€	-14,3%
TER	-442 M€	-16,7%
Voyages SNCF	-2 555 M€	-57,5%
Direction industrielle	-114 M€	-13,4%
Voyageurs autres	-98 M€	-28,4%
Keolis	-394 M€	-12,1%
Geodis	+13 M€	+0,3%
TFMM	-172 M€	-19,6%
Marchandises & Logistique autres	-9 M€	-3,7%
SNCF Immobilier	+40 M€	+14,6%
Corporate	-45 M€	-8,2%

### 1.3.2 EBITDA

– À 69 M€ en 2020, l'EBITDA se dégrade de 2 837 M€, soit de 97,6%, et le ratio EBITDA sur chiffre d'affaires passe de 16,3% à 0,5% entre 2019 et 2020.

– La perte d'EBITDA consécutive aux mouvements sociaux 2020 et à la crise sanitaire a été estimée à respectivement 237 M€ et 3 230 M€.

En millions d'euros	1er semestre 2020	1er semestre 2019	Variation 2020 vs 2019		Variation à périmètre et change constants	
Chiffre d'affaires (CA)	14 129	17 854	-3 726	-20,9%	-3 680	-20,6%
Charges de personnel	-7 140	-7 358	217	-3,0%	215	-2,9%
Achats et charges externes (hors péages, énergie de traction et carburant) et autres produits et charges	-5 190	-5 602	412	-7,4%	332	-5,9%
Péages	-373	-448	75	-16,6%	74	-16,6%
Energie de traction et carburant	-464	-629	165	-26,2%	166	-26,4%
Impôts et taxes	-892	-912	20	-2,2%	21	-2,3%
EBITDA	69	2 906	-2 837	-97,6%	-2 872	-98,8%
Taux EBITDA / CA	0,5%	16,3%				

### 1.3.3 Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant atteint -1 966 M€, en baisse de 3 021 M€ par rapport à 2019.

Le taux de transformation du chiffre d'affaires en résultat opérationnel courant passe ainsi de 5,9% en 2019 à -13,9% en 2020.

La dégradation de l'EBITDA de 2 837 M€ est amplifiée par la hausse de 95 M€ des **dotations aux amortissements** et par l'évolution défavorable de la **variation nette des provisions** : dotation nette de -55 M€ en 2020 contre une reprise nette de 33 M€ en 2019.

### 1.3.4 Résultat opérationnel

L'évolution du résultat opérationnel (-2 998 M€) suit celle du résultat opérationnel courant.

### 1.3.5 Résultat financier

L'amélioration de 331 M€ du résultat financier entre 2019 et 2020 s'explique principalement par la reprise partielle par l'État de la dette de SNCF Réseau (voir note 2.1 des comptes consolidés).

### 1.3.6 Impôt sur les résultats

Le montant de la charge d'impôt sur les résultats diminue de 78 M€. La charge d'impôt courant et la TREF (taxe sur les résultats des entreprises ferroviaires) sont en baisse de respectivement 42 M€ et 25 M€.

### 1.3.7 Résultat net part du groupe

Conséquence de l'ensemble de ces évolutions, le résultat net part du groupe est déficitaire de -2 389 M€, contre un gain de 20 M€ en 2019, après constatation d'un résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) de -170 M€.

## 2. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS

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

En millions d'euros	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	Transilien	TER	Voyages SNCF	Direction industrielle	Voyageurs Autres	Keolis
a) Chiffre d'affaires externe	1 214	100	1 311	2 052	1 720	32	32	2 836
b) Chiffre d'affaire interne	1 443	611	154	154	167	701	216	46
<b>a+b Chiffre d'affaires</b>	<b>2 658</b>	<b>711</b>	<b>1 465</b>	<b>2 206</b>	<b>1 887</b>	<b>733</b>	<b>248</b>	<b>2 883</b>
c) EBITDA externe	222	93	-41	16	-905	-12	32	189
d) EBITDA interne	52	5	16	18	30	13	4	8
<b>c+d EBITDA</b>	274	98	-25	35	-875	1	35	197
Investissements nets (1)	-1 575	10	-356	112	-237	-46	3	-103
Investissements tous financements (1)	-1 989	-261	-522	-268	-350	-37	-17	-115

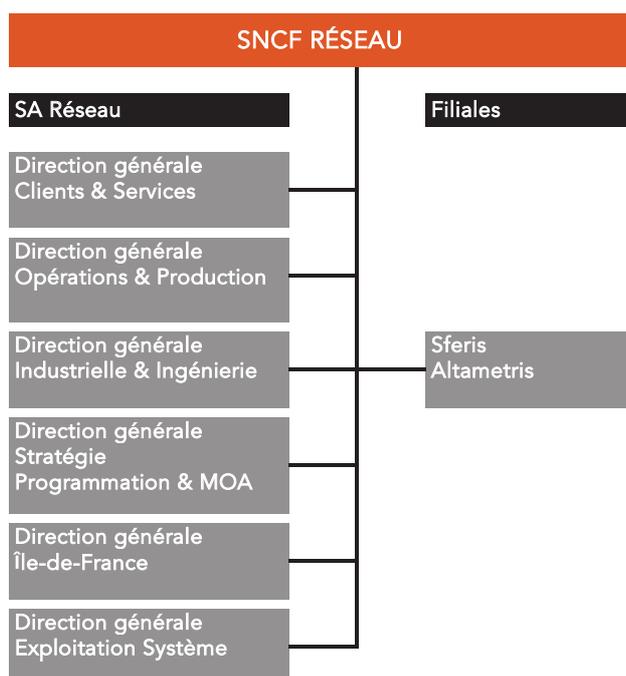
(1) Voir définition en Note 2 - Le groupe SNCF en quelques chiffres.

En millions d'euros	Geodis	TFMM	Logistique Autres	SNCF Immobilier	Corporate	Éliminations inter-secteurs	Total +
a) Chiffre d'affaires externe	3 949	664	199	13	7		14 129 +
b) Chiffre d'affaire interne	48	47	36	303	495	-4 423	- +
<b>a+b Chiffre d'affaires</b>	<b>3 998</b>	<b>711</b>	<b>235</b>	<b>316</b>	<b>502</b>	<b>-4 423</b>	<b>14 129 +</b>
c) EBITDA externe	283	-44	139	99	-2	-	69
d) EBITDA interne	3	31	1	0	26	-207	-
<b>c+d EBITDA</b>	286	-14	140	99	24	-207	69 +
Investissements nets (1)	-61	-16	-90	-1	-38		-2 397 +
Investissements tous financements (1)	-52	-14	-97	-4	-25		-3 752 +

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

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

## 2.1 SNCF RÉSEAU



SNCF Réseau commercialise les sillons, gère, assure la maintenance, modernise et développe le réseau national. Ses clients sont les 29 entreprises ferroviaires circulant sur le réseau ferré national et 12 autres entreprises (opérateurs de transport combiné, ports, etc.) qui commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix. Ce secteur intègre les filiales Sferis et Altametrus.

En millions d'euros	1er semestre 2020	1er semestre 2019	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	1 214	1 228	-14
b) Chiffre d'affaires interne	1 443	2 075	-631
<b>a+b Chiffre d'affaires</b>	<b>2 658</b>	<b>3 303</b>	<b>-645</b>
c) EBITDA externe	222	904	-682
d) EBITDA interne	52	43	9
<b>c+d EBITDA</b>	<b>274</b>	<b>946</b>	<b>-673</b>
EBITDA / Chiffre d'affaires	10,3%	28,7%	
Investissements nets	1 575	1 714	-140
Investissements tous financements	1 989	2 392	-403

### Faits marquants

En dépit de la crise sanitaire, avec un confinement imposé à compter du 17 mars 2020, l'activité n'a jamais été interrompue :

– Pendant le confinement, réalisation des opérations de maintenance urgentes du réseau, de remise en service des ouvrages en terre, et poursuite de chantiers de travaux prioritaires sous l'impulsion d'une Task Force spécifique.

– Depuis le déconfinement, relance des chantiers indispensables pour la continuité du réseau :

- Intensification de la surveillance et la maintenance de l'infrastructure pour garantir la performance et la sécurité des circulations

- Vérification technique de l'ensemble des passages à niveau
- Recours au train IRIS 320 pour sécuriser la reprise du trafic sur les LGV.

### Résultats du premier semestre 2020

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de SNCF Réseau est en baisse de 19,5% soit -645 M€ par rapport à 2019. L'impact du Covid-19 s'élève à -709 M€ et les effets grèves du mois de janvier à -80 M€. Ils portent sur les redevances d'infrastructures (péages) facturées aux activités de transport de voyageurs et de marchandises du Groupe.

– EBITDA

L'EBITDA recule de 673 M€ soit -71,1% par rapport à l'exercice précédent. L'impact du Covid-19 est de -718 M€ (dont -135 M€ de moindre activation de masse salariale suite à la baisse de la production immobilisée pendant le confinement). L'effet des grèves de janvier est de -70 M€. Le plan de crise a permis de baisser les charges de 70 M€ avec une baisse des autres achats et charges externes et une baisse des charges de personnel suite à la mise en place du chômage partiel (27 M€).

– Investissements nets

Le volume des investissements nets de l'exercice (1 575 M€) est en recul de 140 M€. Cette évolution est essentiellement liée au retard sur les investissements bruts versus 2019, pour un niveau de subventions encaissées équivalent. Les projets de renouvellement & performance sont très en deçà par rapport à 2019 (travaux de voies et de signalisation principalement) ; ces moindres investissements bruts sont en partie atténués par des investissements bruts supérieurs sur les grands projets nationaux (Charles de Gaulle Express notamment).

– Investissements tous financements

Le volume des investissements tous financements de l'exercice (1 989 M€) est en recul de 403 M€. Les investissements 2020 se décomposent comme suit :

- Renouvellement et performance 1,0 Md€ dont 0,6 Md€ pour les voies renouvelées et les appareils de voies remplacés et 0,3 Md€ pour la signalisation, les ouvrages d'art et les caténaires.
- Grands projets de développement et projets de développement régionaux 0,9 Md€ dont principalement EOLE 0,3 Md€, CDG Express 0,1 Md€, Contrats Plan État Région 0,4 Md€.
- Mise en conformité 0,05 Md€ (sécurité principalement).
- Investissements industriels et autres 0,2 Md€, dont systèmes d'information, foncier et immobilier, travaux pour tiers, engins de maintenance et outillage.

### Perspectives du second semestre 2020

– Reprise Post COVID : prévision de reprise plus rapide que prévue des travaux, avec des surcoûts moindres, poursuite des efforts engagés (plan d'économie) au 1er semestre pour limiter les effets de la crise sur les comptes.

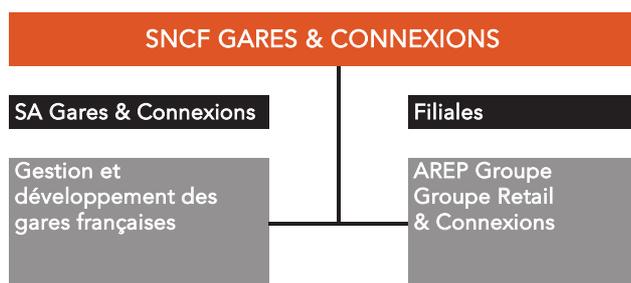
– Sécurité : poursuite de l'objectif de baisse de l'accidentologie de l'exploitation ferroviaire, et de la sécurité et santé au travail.

– Social :

- Ordonnance annoncée par communiqué du ministre sur le volet classification et rémunération sécurisant le cadre de référence.

- Lancement des actions sur les promotions professionnelles, les démarches compétences et la formation pour constituer, dans un délai maximal de deux ans, le cadre social de référence.
- Saisine de l’Autorité de Régulation des Transports pour la Tarification du réseau ferré national 2021-2023.
- Finalisation du contrat de performance avec l’État pour la période 2020-2029.
- Loi LOM - Lignes de Desserte Fine du Territoire : décret en cours de préparation sur les conditions de transfert de certaines de ces lignes aux régions après conventionnement.

## 2.2 SNCF GARES & CONNEXIONS



SNCF Gares & Connexions a pour activité le développement et l’exploitation de toutes les gares et l’accueil non discriminatoire de tous les opérateurs. Il intègre la SA Gares & Connexions ainsi que ses filiales Arep Groupe et Retail & Connexions.

En millions d’euros	1er semestre 2020	1er semestre 2019	Variation
a) Chiffre d’affaires externe	100	142	-42
b) Chiffre d’affaires interne	611	607	4
<b>a+b Chiffre d’affaires</b>	<b>711</b>	<b>749</b>	<b>-38</b>
c) EBITDA externe	93	100	-6
d) EBITDA interne	5	4	1
<b>c+d EBITDA</b>	<b>98</b>	<b>104</b>	<b>-5</b>
EBITDA / Chiffre d’affaires	13,8%	13,9%	
Investissements nets	-10	140	-149
Investissements tous financements	261	159	103

### Faits marquants

- Avis favorable émis par l’ART le 28 février 2020, sur les tarifs des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau et par SNCF Gares & Connexions dans les gares de voyageurs pour l’horaire de service 2020 à l’exception des tarifs des redevances de mise à disposition des portes d’embarquements de quelques périmètres.
- Dans le contexte sanitaire, fort impact des difficultés des commerces en gares suite à leur fermeture pendant le confinement et à une reprise très lente de leur activité, entraînant une baisse significative des revenus de concessions de SNCF Gares & Connexions.
- Mise en oeuvre de plans d’économies pour limiter les effets de la crise sanitaire.

### Résultats du premier semestre 2020

#### – Chiffre d’affaires

Le chiffre d’affaires 2020 de SNCF Gares & Connexions est en diminution de 38 M€ (-5,0%) par rapport à 2019. L’impact du Covid-19 est de -82 M€ Retraité de l’impact Covid, l’écart résiduel de +44 M€ / +5,9% correspond à l’intégration en 2020 de la redevance quais dans le périmètre de SNCF Gares & Connexions (précédemment chez SNCF Réseau).

#### – EBITDA

L’EBITDA recule de 5 M€ entre 2019 et 2020. L’impact du Covid-19 est de -66 M€. L’écart résiduel de +61 M€ porte essentiellement sur l’intégration en 2020 de la redevance quais (préalablement chez SNCF Réseau) dans le périmètre de SNCF Gares & Connexions +58 M€, et sur les effets du plan de crise +12 M€.

#### – Investissements nets

Le volume des investissements nets de l’exercice (-10 M€) progresse de 149 M€. SNCF Gares & Connexions a réalisé un volume de projets supérieurs en 2020 (+102 M€), notamment parce que SNCF Réseau lui a transféré un certain nombre de projets liés aux quais (pour 140 M€ à fin juin). SNCF Réseau continue à réaliser les travaux, ce qui génère une hausse des dettes fournisseurs de G&C vers SNCF Réseau très favorable sur le BFR d’investissement de G&C (-229 M€) mais neutre aux bornes du groupe.

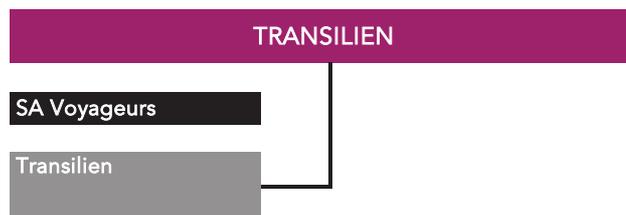
#### – Investissements tous financements

Le volume des investissements tous financements de l’exercice (261 M€) progresse de 103 M€.

### Perspectives du second semestre 2020

- Publication du document de référence des gares 2021 de saisine.
- Délivrance du permis de construire sur le Projet Gare du Nord 2024.
- Poursuite des plans d’économies sur les OPEX et CAPEX engagés pour limiter les effets de la crise sanitaire
- Incertitudes sur la dynamique de reprise des commerces en gares.

## 2.3 TRANSILIEN



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

En millions d'euros	1er semestre 2020	1er semestre 2019	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	1 311	1 508	-198
b) Chiffre d'affaires interne	154	201	-46
<b>a+b Chiffre d'affaires</b>	<b>1 465</b>	<b>1 709</b>	<b>-244</b>
c) EBITDA externe	-41	67	-108
d) EBITDA interne	16	5	11
<b>c+d EBITDA</b>	<b>-25</b>	<b>72</b>	<b>-97</b>
EBITDA / Chiffre d'affaires	-1,7%	4,2%	
Investissements nets	356	336	20
Investissements tous financements	522	524	-2

### Faits marquants

– Réalisation des programmes d'investissement :

Mise en service progressive de nouveaux matériels financés par l'Autorité Organisatrice dans le cadre de l'accélération du schéma directeur du matériel roulant : 10 rames Régio2N dont 6 sur la ligne D et 4 sur la ligne N et 9 rames NAT sur les lignes L et J.

### Résultats du premier semestre 2020

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2020 de Transilien est en recul de 244 M€ soit -14,3% par rapport à 2019 avec un impact du Covid-19 de - 253 M€ et des grèves de janvier 2020 de - 33 M€. Le solde de + 42 M€ / +2,5% porte principalement sur des régularisations favorables en 2020 au titre de 2019 à hauteur de +58 M€. Les produits du trafic sont en écart de -36%.

– EBITDA

L'EBITDA de Transilien recule de 97 M€ entre 2019 et 2020 avec un effet Covid de - 163 M€ et un effet grèves de - 11 M€, partiellement compensé par des régularisations favorables en 2020 au titre de 2019 à hauteur de + 58 M€, par le contre-effet en 2020 de la fin de l'opération Cézembre pour + 21 M€, et par les effets favorables du plan d'économie pour + 14 M€.

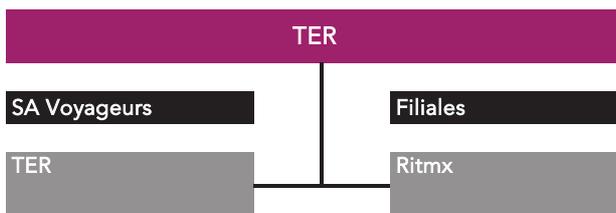
– Investissements nets et investissements tous financements

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

### Perspectives du second semestre 2020

Poursuite et finalisation des négociations sur le contrat 2020-2023, dans un contexte de difficultés financières évoquées par IDF-M.

## 2.4 TER



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

En millions d'euros	1er semestre 2020	1er semestre 2019	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	2 052	2 409	-357
b) Chiffre d'affaires interne	154	238	-85
<b>a+b Chiffre d'affaires</b>	<b>2 206</b>	<b>2 647</b>	<b>-442</b>
c) EBITDA externe	16	199	-182
d) EBITDA interne	18	5	14
<b>c+d EBITDA</b>	<b>35</b>	<b>203</b>	<b>-169</b>
EBITDA / Chiffre d'affaires	1,6%	7,7%	
Investissements nets	-112	86	-198
Investissements tous financements	268	267	2

### Faits marquants

– Reprise des lignes normandes Intercités par TER Normandie au 1er janvier.

– Pendant la crise sanitaire, la mobilisation de tous a permis d'ajuster la production pour garantir un plan de transport socle (aux alentours de 15%), permettant en particulier aux soignants et aux forces de l'ordre d'aller travailler au quotidien. C'est aussi cet engagement des équipes qui a permis de préparer la reprise du 11 mai et d'opérer depuis un service de très bonne qualité, dans le strict respect des mesures sanitaires, pour nos voyageurs comme pour nos agents.

– Un plan de crise portant à la fois sur les achats, les investissements et les effectifs a été mis en place à TER et les premiers résultats sont déjà visibles dans les comptes à fin juin.

Pour faciliter la mobilité des français et promouvoir la destination France cet été, la totalité des Régions sous l'égide de Régions de France et SNCF Voyageurs ont lancé mi juin l'opération TER De France. 15000 pass jeunes ont déjà été vendus à date.

### Résultats du premier semestre 2020

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2020 de TER est en baisse de 442 M€ soit -16,7% par rapport à 2019. Cette évolution s'explique par les impacts défavorables du Covid-19 et des grèves de janvier, par une perte de recettes directes de -46% et par une refacturation moindre des péages de -27%, partiellement atténués par le transfert des lignes Normandes d'Intercités à TER en 2020. Les trafics sont en écart de -47% et les produits du trafic de -45%.

– EBITDA

L'EBITDA de TER diminue 169 M€ (-83,0%) entre 2019 et 2020 malgré la perte significative de CA de - 442 M€, grâce à la mise en œuvre d'un plan d'économies sur les charges de fonctionnement et d'une maîtrise forte des charges de production.

– Investissements nets

La baisse sensible des investissements nets de TER (-198 M€) provient de l'encaissement par l'activité d'un volume très supérieur de subventions à fin juin 2020 pour les nouvelles commandes de matériels roulants neufs (Régio2N et Régio2N).

– Investissements tous financements

Le montant des investissements tous financements est stable.

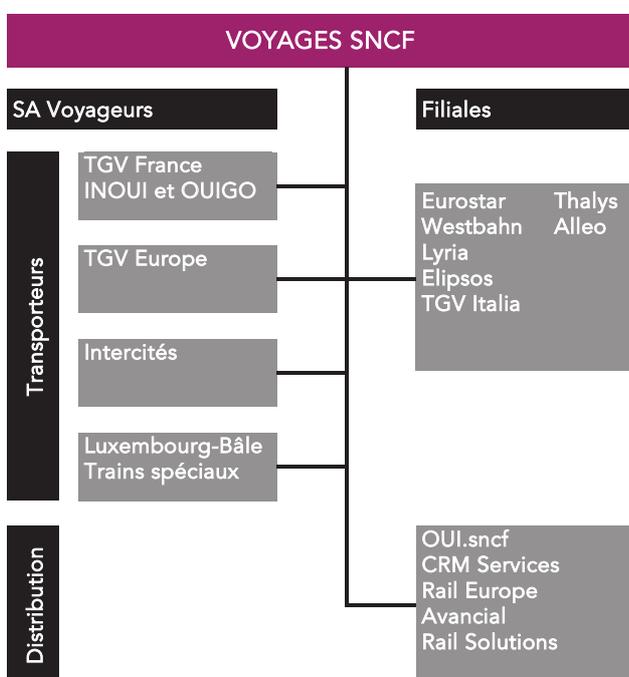
**Perspectives du second semestre 2020**

– Mise en place d’un plan de rebond à la rentrée centré sur l’adaptation de nos gammes et de nos outils digitaux aux nouvelles pratiques des clients (notamment le télétravail), de nouvelles offres multimodales pour les voyageurs occasionnels intégrant le vélo et la poursuite des outils de suivi de l’affluence dans les trains permettant à chaque client de mieux choisir son train.

– Préparation de la revoyure des conventions TER Auvergne-Rhône-Alpes, Grand Est et Pays de Loire et avenant de prolongation sur la convention TER Centre Val de Loire.

– Suite à la sortie le 8 juin du dossier de candidature des entreprises (DCE) par l’autorité organisatrice SUD Provence-Alpes-Côte d’Azur, remise des contributions par les candidats pour le 31 août en vue du dialogue compétitif qui aura lieu de septembre à décembre 2020.

**2.5 VOYAGES SNCF**



Voyages SNCF propose à ses clients :

- un service de transport porte-à-porte en France et en Europe via la SA Voyageurs (TGV, OUIgo, Intercités) et ses filiales (Eurostar, Thalys, Lyria, Rielsfera...);
- la distribution de produits liés au voyage (dont la filiale OUI.sncf).

En millions d'euros	1er semestre 2020	1er semestre 2019	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	1 720	4 221	-2 501
b) Chiffre d'affaires interne	167	251	-84
<b>a+b Chiffre d'affaires</b>	<b>1 887</b>	<b>4 472</b>	<b>-2 585</b>
c) EBITDA externe	-905	643	-1 548
d) EBITDA interne	30	14	16
<b>c+d EBITDA</b>	<b>-875</b>	<b>657</b>	<b>-1 532</b>
EBITDA / Chiffre d'affaires	-46,4%	14,7%	
Investissements nets	237	326	-88
Investissements tous financements	350	585	-235

**Faits marquants**

– Voyages SNCF hors Intercités

- Les plans d’actions engagés au cœur de la crise sur la production, notamment pour préserver le matériel, portent leurs fruits avec des résultats satisfaisants : ponctualité H00 : 86,9% (cumul juin) et 90,9% pour le mois de juin (+1,4 points vs 2019), Info Voyageurs 89% (cumul juin) soit +4 points versus l’objectif.
- Malgré la crise, les travaux en cours sur le test de valeur permettent d’exclure le risque de dépréciation.

– Intercités

- Concrétisation de l’appel d’offre des futurs automoteurs moyennes et longues distances (AMLD) avec la signature d’une convention de financement avec l’Etat de près de 800 M€.
- Fortes difficultés relatives à l’atteinte des objectifs commerciaux en lien avec le contexte de début d’année grèves et Covid 19.

**Résultats du premier semestre 2020**

– Chiffre d’affaires

Le chiffre d’affaires de Voyages SNCF est en recul de 2 585 M€ (-57,8%). Cette évolution s’explique notamment par :

- un effet périmètre défavorable de -28 M€ (détail en point 1.2 Comparabilité des comptes).
- un effet change défavorable de -3 M€.

À périmètre et taux de change constants le chiffre d’affaires de Voyages SNCF recule de -2 555 M€ (-57,5%), conséquence des impacts défavorables du Covid-19 de -2 395 M€ et des grèves de janvier de -143 M€. Les produits du trafic sont en écart de -60%.

**Voyages (hors Intercités)** affiche un chiffre d’affaires en baisse de -2 343 M€ / -57% dont un effet Covid-19 de -2 308 M€ et un effet grèves de -130 M€ :

– Voyages hors filiales est en retrait de -1 864 M€ / -57%, avec un effet Covid de -1 748 M€ et un effet grèves de -121 M€. Les trafics sont en diminution de 53% et les produits du trafic de 59%, conséquence de la crise sanitaire qui a interrompu le plan de reconquête initié en février suite aux grèves de janvier. Malgré la fin des restrictions de distanciation physique et la limitation des déplacements au-delà de 100 kilomètres, l’offre commerciale est limitée à 90% de la capacité des rames pour réduire les risques sanitaires. La remontée progressive du plan de transport permet d’atteindre 70% des circulations InOui et 85% des circulations OuiGo à la fin du mois de juin.

– Eurostar est en retrait de -340 M€ / -61%, dont un effet Covid de -399 M€ et un effet grèves de -6 M€,

atténués par le contre-effet du mouvement de « grève du zèle » des douaniers français en 2019 + 39 M€ et la création de la nouvelle route Amsterdam-Londres. Les trafics sont en écart de -62%.

– Thalys affiche - 159 M€ / -57% dont un effet Covid de -156 M€ et un effet grèves de -4 M€. Les trafics sont en écart de -55%.

– Les autres filiales sont en retard de -100 M€, impactées par la réduction des commissions de distribution intra-groupe (effet Covid).

**Intercités** affiche -232 M€ / -58%, avec les impacts défavorables du Covid-19, des grèves de janvier et du transfert des lignes normandes vers TER. Les trafics sont en diminution de -71% et les produits du trafic de -77%.

EBITDA

L'EBITDA recule de 1 532 M€ ; à périmètre et taux de change constants il chute de 1 554 M€ avec un effet Covid de -1 579 M€, un effet grèves de -104 M€, atténués par la réalisation de +127 M€ d'économies au titre du plan de crise.

**Voyages (hors Intercités)** affiche -1 498 M€ avec un effet Covid de -1 536 M€ et un effet grèves de -98 M€.

– Voyages hors filiales est en écart de -1 166 M€ avec un effet Covid de -1 137 M€ et un effet grèves de -90 M€, atténués par le plan d'économies +68 M€ portant notamment sur des projets SI, les frais généraux, des frais d'études et de communication.

– Eurostar est en écart de -207 M€ avec un impact Covid de -261 M€, un impact grèves de -5 M€, atténué par la réalisation du plan d'économies +36 M€ et le contre-effet du mouvement de « grève du zèle » des douaniers français en 2019 +39 M€.

– Thalys affiche -86 M€ avec des impacts Covid de -93 M€, grèves de -3 M€ et plan d'économies de +10 M€.

– Les autres filiales sont en retard de -39 M€. L'impact des moindres commissions de distribution intra-groupe perçues de -46 M€ liés à l'effet Covid est atténué par le plan d'économies de +13 M€.

**Intercités** affiche -49 M€, conséquence principalement des effets Covid et grèves.

– Investissements nets

Le niveau des investissements nets s'élève à 237 M€ en 2020 contre 326 M€ en 2019. Voyages SNCF enregistre un faible montant d'acquisition de rames TGV et de travaux de modernisation de son parc, du fait des retards de production liés à la crise sanitaire.

– Investissements tous financements

Le niveau des investissements tous financements s'élève à 350 M€ en 2020 contre 585 M€ en 2019.

### Perspectives du second semestre 2020

– Voyages SNCF hors Intercités

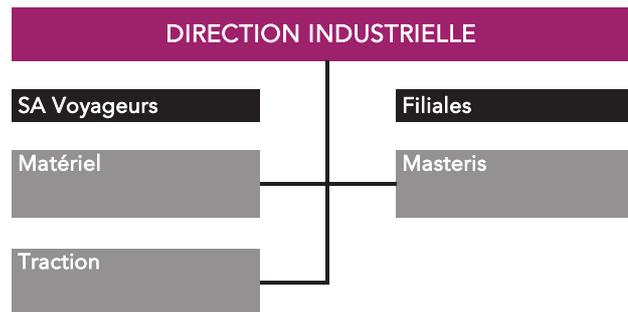
- Plan commercial ambitieux pour favoriser le retour des clients professionnels.
- Maintien d'une forte mobilisation sur les conditions sanitaires, afin d'anticiper le risque de seconde vague.
- Lancement de l'offre OUIGO sur Paris – Lyon début juillet, avant l'arrivée de la concurrence.
- Poursuite de la préparation du projet FALBALA afin de lancer une offre low cost sur le marché domestique espagnol dès mars 2021.
- Restructuration des filiales Eurostar et Thalys, en anticipation de Greenspeed, ainsi que des entités

d'offre internationales, afin de renforcer la résilience des business models de l'activité en Europe.

– Intercités

- Poursuite et concrétisation des travaux relatifs à la convention : nouvel avenant pour une période d'un an.
- Négociation avec l'autorité organisatrice (AO) d'une prise en charge complémentaire de l'impact Covid 19.
- Maintien de l'effort sur l'adaptation des ressources au nouveau périmètre Intercités.
- Plan de relance commerciale accompagné d'un plan d'action spécifique sur les charges.

## 2.6 DIRECTION INDUSTRIELLE



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

En millions d'euros	1er	1er	Variation
	semestre	semestre	
	2020	2019	
a) Chiffre d'affaires externe	32	32	-1
b) Chiffre d'affaires interne	701	814	-113
<b>a+b Chiffre d'affaires</b>	<b>733</b>	<b>847</b>	<b>-114</b>
c) EBITDA externe	-12	41	-52
d) EBITDA interne	13	9	4
<b>c+d EBITDA</b>	<b>1</b>	<b>50</b>	<b>-48</b>
EBITDA / Chiffre d'affaires	0,2%	5,8%	
Investissements nets	46	42	3
Investissements tous financements	37	34	4

### Faits marquants

– Accompagnement / support technique par les équipes d'Ingénierie de Maintenance pendant la phase de confinement.

– Début de la phase de test de la 1ère rame d'essai RER NG (Alstom/Bombardier) sur le site d'essai du Centre d'Essai Ferroviaire de Bar Le Duc.

– Arrêt de la production en Technicentres Industriels de mi mars à mi mai. Les programmes des différentes activités - Transilien (chaîne Waouh) TER (videoprotection, ATP 18 ans, etc.), IC (Wifi à bord) ont été fortement perturbés. L'activité a repris progressivement en juin.

– Poursuite de la restructuration de l'activité maintenance ISM Matériel.

– Lancement du programme ATOUT CONDUITE, « Faire de la Conduite des trains, un atout de performance et une fierté d'entreprise ».

– Mise en place au changement de service de 12/2019 des évolutions de sécurité Traction dont le départ des trains.

– Poursuite des programmes H00 et FIRST (inclus PULSIV).

**Résultats du premier semestre 2020**

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2020 de la Direction industrielle est en baisse de 114 M€ soit -13,4% par rapport à 2019. L'impact Covid-19 est de -169 M€ et l'effet des grèves est de -13 M€

– EBITDA

L'EBITDA de la Direction industrielle diminue 48 M€ entre 2019 et 2020 avec un effet Covid de -89 M€ et un effet grèves de -6 M€. Le solde est lié à la revalorisation des tarifs des prestations Matériel (en conformité avec la préconsolidation de l'ART) et à des économies générées par le plan de crise.

– Investissements nets et investissements tous financements

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

**Perspectives du second semestre 2020**

– Mise en place d'un important plan d'économies portant sur les études, les frais généraux et les investissements.

– Une démarche de réduction du stock de pièces a été lancée, pour résorber les surplus créés lors de la crise sanitaire.

– Reprise progressive de l'activité industrielle, pour atteindre un niveau quasi nominal sur la maintenance Wagons et locomotives, et environ 75 % sur les travaux industriels de rénovations et de modernisations.

– Essais sur ligne grande vitesse espagnole de la première rame TGV adaptée à l'exploitation espagnole.

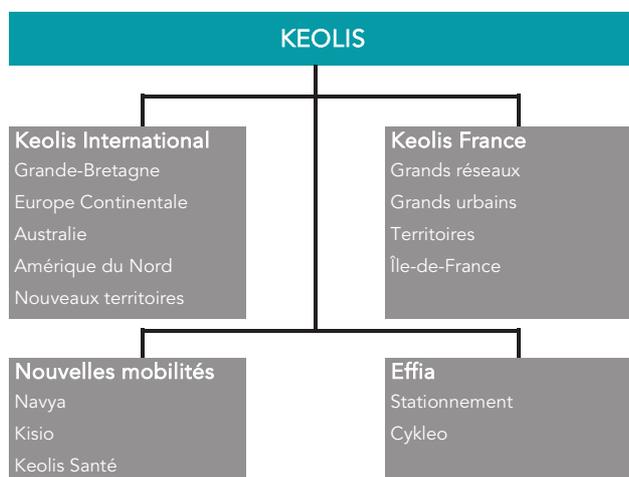
– Poursuite du schéma directeur de l'ISM Matériel avec des restructurations de sites à venir.

– Mise en œuvre des actions de la feuille de route ATOUT CONDUITE.

– INFO FIRST : Lancement d'un pilote de simulateur de gestion des situations perturbées et d'un contrat-cadre national de formation des agents à la prise de parole.

– H00 : Poursuite de la démarche d'amélioration de la robustesse avec les activités.

**2.7 KEOLIS**



Keolis est un opérateur de transport public urbain de voyageurs (mass transit) présent dans 16 pays. Son expertise s'étend à l'ensemble des modes de transport (train, bus, car, métro, tramway, navette maritime, vélo) ainsi qu'à la gestion des nœuds d'interconnexion (gares, aéroports) et du stationnement.

En millions d'euros	1er semestre 2020	1er semestre 2019	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	2 836	3 195	-359
b) Chiffre d'affaires interne	46	58	-12
<b>a+b Chiffre d'affaires</b>	<b>2 883</b>	<b>3 253</b>	<b>-370</b>
c) EBITDA externe	189	307	-118
d) EBITDA interne	8	6	2
<b>c+d EBITDA</b>	<b>197</b>	<b>314</b>	<b>-116</b>
EBITDA / Chiffre d'affaires	6,8%	9,6%	
Investissements nets	103	145	-42
Investissements tous financements	115	117	-2

**Faits marquants**

– Acquisitions, cessions et prises de participation en France et à l'international :

- L'intégration de CarPostal France se poursuit dans de bonnes conditions (hors impact Covid).
- Sur EFFIA, poursuite également de l'intégration de MyPark dans de bonnes conditions également (hors impact Covid).

– Démarrages, renouvellements et gains de contrats en France et à l'international :

- Aux Etats-Unis, Keolis a obtenu la prolongation pour 4 années supplémentaires de son contrat d'exploitation et de maintenance du réseau de transport ferroviaire de banlieue de la ville de Boston ainsi que de 5 années de son contrat ferroviaire en Virginie.
- Extension de quatre ans du contrat de bus électriques à Odensee au Danemark.
- Inauguration de la dernière section du réseau de métro automatique d'Hyderabad permettant de transporter plus de 400 000 passagers par jour

– Plans d'actions

- Des plans d'actions sont en cours pour atténuer les effets économiques de la crise Covid.
- Des négociations sont en cours avec les Autorités Organisatrices.
- Accord du pool bancaire sur un waiver à fin juin et un covenant holiday à fin décembre 2020.

**Résultats du premier semestre 2020**

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2020 de Keolis est en baisse de 370 M€ (-11,4%) par rapport à 2019. Cette évolution s'explique notamment par :

- un effet périmètre favorable pour +34 M€ (détail en point 1.2 Comparabilité des comptes),
- un effet change défavorable de -11 M€.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires de Keolis est en baisse de -394 M€ (-12,1%). L'impact Covid-19 est de -353 M€. Le solde de -41 M€ s'explique notamment par les pertes de contrats sur la France fin 2019 (Angers et Brest notamment).

– EBITDA

L'EBITDA de Keolis recule de 116 M€. Hors effets périmètre et change, la baisse est de 123 M€ essentiellement due à l'effet Covid-19.

– Investissements nets

Les investissements nets de Keolis sont en baisse sensible (-42 M€) par rapport à 2019. Le retard se concentre sur l'international pour -31 M€ avec le report et l'annulation de projets (reports de projets IT en Australie, projets immobiliers non réalisés sur Wales & Borders).

– Investissements tous financements

Le montant des investissements tous financements est stable.

### Perspectives du second semestre 2020

– De nombreux appels d'offres sont attendus sur le réseau de bus « Optile » en Ile-de-France suite à l'ouverture à la concurrence.

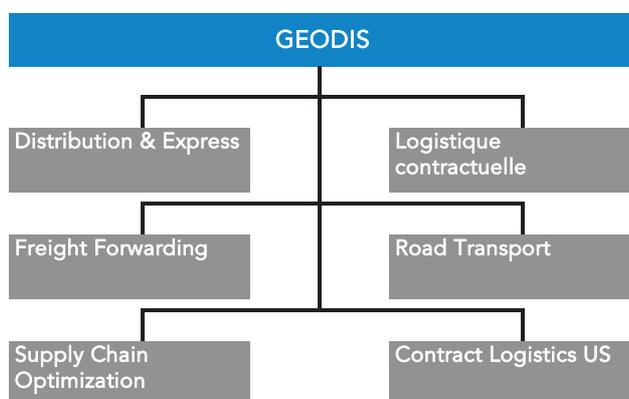
– Des plans d'économies bruts (avant restitution aux AO) de plus de 330m€ ont été mis en place pour atténuer les effets économiques de cette crise.

– Plusieurs axes de négociations ont été identifiés et amorcés pour assurer la compensation d'une partie des impacts par les AO.

– Monitoring hebdomadaire du cash Groupe en lien avec les filiales et en coordination avec la DFT SNCF.

– Poursuite des discussions avec le pool bancaire pour les sujets de financement.

## 2.8 GEODIS



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

En millions d'euros	1er semestre 2020	1er semestre 2019	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	3 949	3 983	-34
b) Chiffre d'affaires interne	48	58	-10
<b>a+b Chiffre d'affaires</b>	<b>3 998</b>	<b>4 042</b>	<b>-44</b>
c) EBITDA externe	283	348	-65
d) EBITDA interne	3	6	-2
<b>c+d EBITDA</b>	<b>286</b>	<b>353</b>	<b>-67</b>
EBITDA / Chiffre d'affaires	7,2%	8,7%	
Investissements nets	61	59	1
Investissements tous financements	52	50	2

### Faits marquants

– Dès mi-février, l'activité de Geodis a été affectée par les répercussions de la crise du Covid-19 en Chine, puis les impacts se sont étendus dès le mois de mars aux autres régions du globe. Les activités françaises ont été particulièrement touchées à partir de mi-mars.

– Dans ce contexte, toutes les lignes métiers de Geodis ont mis en place des plans d'actions pour limiter l'impact de la crise :

- adaptation des opérations,
- mise en place de plans d'économies,
- renforcement des contrôles sur le risque crédit et le recouvrement des créances.

– Par ailleurs, Geodis a mis en place rapidement des opérations de charters pour répondre aux demandes de transports urgents dans un contexte de capacité de fret aérien réduite. Ces opérations ont permis de limiter les impacts de la crise sur les résultats de Geodis.

– Les activités de Logistique Contractuelle aux Etats-Unis sont en croissance sur le premier semestre, portées par de forts volumes sur le marché du e-commerce et sur les grands comptes.

– La combinaison de ces actions permet à Geodis de maintenir un résultat positif sur le premier semestre et de maîtriser sa dette.

### Résultats du premier semestre 2020

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2020 de Geodis est en baisse de 44 M€ (-1,1%) par rapport à 2019. Il a été affecté par :

- un effet périmètre pour -37 M€ (détail en point 1.2 Comparabilité des comptes),
- un effet change pour -20 M€.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires est en hausse de 0,3% (+13 M€). La résilience du chiffre d'affaires de Geodis, malgré un impact du Covid-19 estimé à -324 M€, est portée par la bonne dynamique des activités de Contract Logistics aux USA (en particulier sur le E-commerce) et par la progression du chiffre d'affaires du Freight Forwarding. Freight Forwarding a été favorablement impacté par la mise en place d'opérations de charters en réponse aux demandes de transports urgents dans un contexte de capacité de fret aérien réduite.

– EBITDA

L'EBITDA recule de 67 M€.

L'effet Covid-19 est de -133 M€. Le solde s'explique essentiellement par les économies générées par le plan de crise (+50 M€ dont +12 M€ d'effet du chômage partiel).

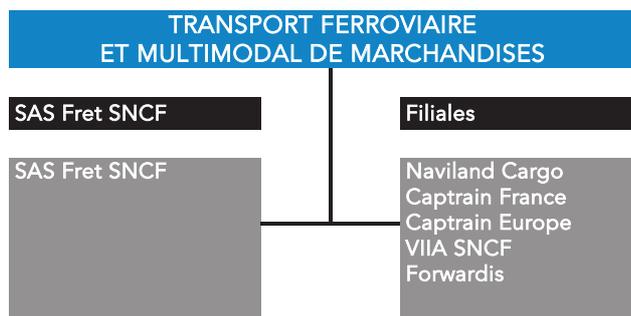
– Investissements nets et investissements tous financements

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

**Perspectives du second semestre 2020**

– Le niveau d'incertitudes demeure élevé quant à la longueur et l'intensité de la crise actuelle. L'un des enjeux majeurs pour Geodis concerne la dynamique de reprises des volumes du marché sur le second semestre, et en particulier l'intensité de la « peak season » sur les activités de Freight Forwarding et de Logistique Contractuelle.

**2.9 TRANSPORT FERROVIAIRE ET MULTIMODAL DE MARCHANDISES (TFMM)**



TFMM regroupe des activités d'entreprises ferroviaires de transport de marchandises, d'opérateurs de transport combiné et de commissionnaires à travers plusieurs entreprises (SAS Fret SNCF, Captrain France, Naviland Cargo, Captrain Europe, Forwardis et VIA SNCF).

En millions d'euros	1er semestre 2020	1er semestre 2019	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	664	818	-154
b) Chiffre d'affaires interne	47	59	-12
<b>a+b Chiffre d'affaires</b>	<b>711</b>	<b>877</b>	<b>-166</b>
c) EBITDA externe	-44	13	-57
d) EBITDA interne	31	32	-1
<b>c+d EBITDA</b>	<b>-14</b>	<b>45</b>	<b>-58</b>
EBITDA / Chiffre d'affaires	-1,9%	5,1%	
Investissements nets	16	21	-5
Investissements tous financements	14	15	-1

**Faits marquants**

– Fret SNCF

- Une activité en fort retrait suite au mouvement de grèves de janvier et à la crise sanitaire liée au Covid 19, et un secteur Sidérurgie fortement touché sur l'ensemble de ses segments d'activité.
- Lancement d'un programme de simplification du fonctionnement, en repensant les processus et les fonctions supports et transverses, pour gagner en efficacité économique et rapprocher les frais de structure des standards du marché, gagner en qualité de service grâce à une organisation plus efficace et plus réactive, et pouvoir faire des offres aux clients plus performantes et regagner des parts de marché.

– Transporteurs Ferroviaires

- Acquisition par VFLI du fonds de commerce « Granulats ».

- Ralentissements notables de l'économie en Europe surtout en Allemagne avec l'industrie sidérurgique et automobile.

- Acheminement de masques et de gels par Forwardis sur 12.000 kms depuis la Chine (Nanchang à Valenton) en coordination avec plusieurs filiales comme Captrain Polska, Captrain Deutschland et Naviland.

– Transport Multimodal

- Fort ralentissement des Autoroutes Ferroviaires : Nombre de circulations et taux de remplissage satisfaisants uniquement sur ligne Bettembourg - Le Boulou. Suspension temporaire des lignes Bettembourg - Perpignan - Barcelone et Calais - Orbassano.

**Résultats du premier semestre 2020**

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2020 de TFMM est en baisse de 166 M€ (-18,9%) par rapport à 2019. Il a été affecté par :

- un effet périmètre pour +6 M€ (détail en point 1.2 Comparabilité des comptes),
- un effet change pour -1 M€.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires est en baisse de 19,6% (-172 M€). L'impact Covid-19 s'élève à -118 M€, l'impact grèves du mois de janvier à -36 M€, auxquels s'ajoutent des pertes de contrats chez Fret SNCF.

– EBITDA

L'EBITDA recule de 58 M€.

L'effet Covid-19 est de -67 M€ et l'impact des grèves est de -22 M€.

– Investissements nets et investissements tous financements

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

**Perspectives du second semestre 2020**

– Fret SNCF

- Un marché de la sidérurgie significativement affecté au-delà de la période de crise intense pour les clients majeurs, notamment ArcelorMittal jusqu'en août (fermeture de hauts-fourneaux et fermeture anticipée de la cokerie de Florange).
- Un secteur Automobile prévu d'être encore largement impacté en 2020, avec une reprise estimée à 50%, mais des signes de reprise sur les segments majeurs de la chimie, des produits pétroliers, du GPL,...

- Des opérateurs combinés ayant peu de visibilité sur le plan de transport, avec des risques de baisse de la consommation et une concurrence routière fin COVID forte.

- Une tendance incertaine pour les secteurs des Minéraux, Carrières et Cimentiers qui travaillent pour un secteur BTP dans l'attente.

- Mise en place d'un plan d'économies post Covid à hauteur de 10 M€, dont 5 M€ d'économies sur les investissements.

– Transporteurs Ferroviaires

- Remontée progressive du Plan de transport mais difficultés persistantes sur certains secteurs (sidérurgie et automobile notamment).

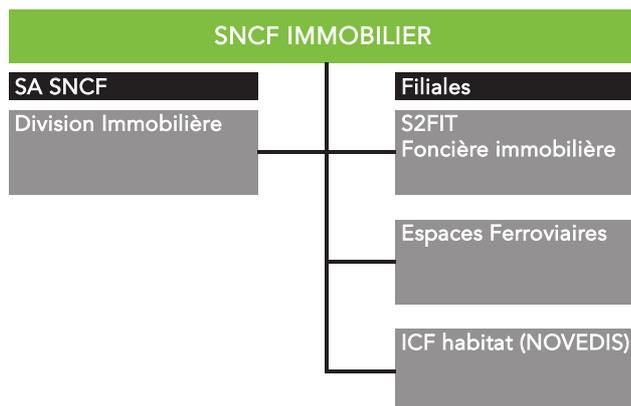
- Chez CTI, remise sur les coûts sillons (loi anti COVID) pour aider à faire face aux pertes économiques entraînées par la crise COVID.

- Potentiels succès commerciaux : ETEA (CTI), K-LOG (CTE) et EUROVIA NORD (VFLI / Railtraxx).

– Transport Multimodal

- Projet de redémarrage des lignes Orbassano et Barcelone sur le dernier trimestre 2020 avec remontée progressive des taux de remplissage mais pas de retournement rapide de la performance des Autoroutes Ferroviaires.

## 2.10 SNCF IMMOBILIER



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

– La gestion des parcs d'exploitation (optimisation du parc avec des schémas directeurs immobiliers, construction et rénovation de bâtiments et gestion locative) ;

– La valorisation des biens non utiles aux activités ferroviaires ;

– L'environnement de travail des principaux immeubles tertiaires ;

– La gestion du parc de logement au travers du groupe ICF Habitat, filiale de SA SNCF.

En millions d'euros	1er semestre 2020	1er semestre 2019	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	13	27	-14
b) Chiffre d'affaires interne	303	249	54
<b>a+b Chiffre d'affaires</b>	<b>316</b>	<b>276</b>	<b>40</b>
c) EBITDA externe	99	87	12
d) EBITDA interne	0	2	-1
<b>c+d EBITDA</b>	<b>99</b>	<b>89</b>	<b>10</b>
EBITDA / Chiffre d'affaires	31,4%	32,2%	
Investissements nets	1	9	-8
Investissements tous financements	4	-2	6

### Faits marquants

– Gestion / Optimisation :

- Dans le cadre du programme de schémas directeurs tertiaires visant à réduire de 20 M€ par les loyers d'ici 2026 par rapport à 2019 : préparation des déménagements à ST Denis Campus Rimbaud des immeubles Equinoxe (18 000 m2 occupés par SNCF Réseau dans Paris XIII) et Innovia (16 000m2 occupés principalement par la DSI à Clichy).

- Inauguration du nouveau Technicentre d'Hellemes (28 000m2) spécialisé dans les opérations mi-vie TGV et Transmanche, l'aménagement intérieur (wifi) et la réparation de pièces. Ce Technicentre baptisé d'usine du futur intègre 6 000 m2 de toits photovoltaïques.

– Développement urbain :

- Vente du terrain Gares des Mines pour plus de 40 M€ à la ville de Paris dans le calendrier convenu.

- Signature Protocole Foncier avec Métropole de Nantes, portant sur la cession de 15 ha en vue de l'implantation du nouveau CHU de Nantes. Engagement en échange de la collectivité d'apporter plus de 100 M€ pour la reconstitution d'installations de Réseau et Fret sur Nantes Blottereau.

- Signature du Protocole de partenariat avec Métropole de Strasbourg : ouverture à la valorisation environ 30 ha.

- SNEF : signature de la promesse de vente du lot I à Chapelle International avec Legendre Immobilier à 12 M€ (Mars 2020).

### Résultats du premier semestre 2020

– Chiffre d'affaires

Entre 2019 et 2020 le chiffre d'affaires de SNCF Immobilier est en hausse de 40 M€ soit +14,6%.

– EBITDA

L'EBITDA s'établit à 99 M€ en 2020 contre 89 M€ en 2019 soit +11,7%.

– Investissements nets et investissements tous financements

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

### Perspectives du second semestre 2020

– Valorisation des terrains : réouverture d'un dialogue avec les communes, Paris, Lyon, Strasbourg, Marseille, Rennes.

– Reprise de chantiers (post crise sanitaire): sélection des chantiers prioritaires à réaliser (plan d'économies).

– Gestion locative : négociation avec les occupants les plus en difficulté.

– Mise en œuvre d'un projet de réorganisation (immo 2021) visant une offre davantage intégrée pour accroître la satisfaction client et générer des synergies (sous réserve de l'avis du CSE).

– Poursuite de l'objectif de réduction du parc bâti de 2% par (-160 000 m<sup>2</sup>) contribuant à réduire l'empreinte énergétique.

### 3. INVESTISSEMENTS ET ENDETTEMENT NET

#### 3.1 INVESTISSEMENTS

En millions d'euros	1er semestre 2020	1er semestre 2019	Évolution	
Investissements tous financements	-3 752	-4 299	547	-13%
Cessions	91	139	-48	-35%
<b>Investissements nets des cessions</b>	<b>-3 662</b>	<b>-4 160</b>	<b>595</b>	<b>-14%</b>

Le niveau des investissements tous financements, en diminution de 547 M€ par rapport à 2019, s'établit en 2020 à -3 752 M€.

Le montant des cessions est en diminution de 48 M€ par rapport à 2019 ; les cessions de l'exercice se composent principalement de biens immobiliers.

#### 3.2 ENDETTEMENT NET DU GROUPE

En millions d'euros	30/06/2020	31/12/2019	Évolution	
Dettes non courantes	77 369	68 155	9 214	
Créances non courantes	-34 967	-6 380	-28 587	
<b>Dettes nettes non courantes entrant dans le calcul de l'endettement net</b>	<b>42 402</b>	<b>61 775</b>	<b>-19 373</b>	
Dettes courantes	9 918	9 132	787	
Créances courantes	-13 994	-10 576	-3 418	
<b>Dettes nettes courantes entrant dans le calcul de l'endettement net</b>	<b>-4 076</b>	<b>-1 444</b>	<b>-2 631</b>	
<b>Endettement net</b>	<b>38 327</b>	<b>60 281</b>	<b>-21 954</b>	
<i>Endettement net / EBITDA</i>	<i>13,6</i>	<i>10,7</i>		
<i>Gearing (Endettement net / Fonds propres)</i>	<i>2,9</i>	<i>-7,0</i>		

L'endettement net s'élève à 38 327 M€ au 30 juin 2020, soit un gearing (Endettement net / Fonds propres) de 2,9 (-7,0 au 31 décembre 2019). Le ratio endettement net sur EBITDA (calculé sur 12 mois glissants) passe de 10,7 au 31 décembre 2019 à 13,6 au 30 juin 2020.

Au cours du premier semestre 2020, l'endettement net a été affecté par les variations suivantes :

Endettement net à l'ouverture	60 281
CAF	520
Investissements nets	2 397
Cessions	-91
Dividendes reçus des entreprises mises en équivalence	-12
Remboursement des obligations locatives et intérêts associés	501
Opérations sur le périmètre	1
Variation du BFR d'exploitation	-398
Dividendes versés	8
Variation de juste valeur, coût amorti, écart de conversion	221
Variation du BFR d'impôt	-109
Reprise de la dette SNCF Réseau par l'État	-25 000
Autres	8
<b>Endettement net à la clôture</b>	<b>38 327</b>

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

La dette non courante et la dette courante augmentent de respectivement 9 214 M€ et 787 M€.

Ces variations proviennent essentiellement :

– d'une nouvelle subvention financière d'un montant de 6 132 M€ en lien avec la reprise partielle par l'État à hauteur de 25 000 M€ de la dette de SNCF Réseau (voir note 2.1 des comptes consolidés) ;

– de l'augmentation des emprunts obligataires nette des primes d'émission pour 3 916 M€ ;

– de la souscription d'emprunts auprès des établissements de crédit nettes des primes d'émission pour 887 M€ ;

– du remboursement d'emprunts obligataires pour -557 M€ ;

– du remboursement d'emprunts auprès des établissements de crédit pour -241 M€ ;

La créance non courante et la créance courante augmentent de respectivement -28 587 M€ et -3 418 M€.

Ces variations proviennent essentiellement :

– d'une nouvelle créance CDP (Caisse de la Dette Publique) d'un montant de 31 132 M€ en lien avec la reprise partielle par l'État à hauteur de 25 000 M€ de la dette de SNCF Réseau (voir note 2.1 des comptes consolidés) ;

– de la variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour 732 M€.

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

	Note long terme	Perspective	Date du rapport
Standard & Poor's	AA-	Négative	7-juil.-20
Moody's	Aa3	Stable	12-juin-20
Fitch Ratings	A+	Négative	22-mai-20

Le 7 juillet 2020, le groupe SNCF a vu l'agence Standard & Poor's Global Ratings modifier la « perspective » de sa notation « AA- » de « Stable » à « Watch Negative », en raison des conséquences de la crise du Covid 19 pour le Groupe.

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

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

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

## 4. PRISES DE PARTICIPATION

Aucune prise de participation significative n'a été opérée au cours du premier semestre 2020.

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

SNCF reçoit :

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

### 5.1 COMMANDES PUBLIQUES DE PRESTATIONS DE SERVICES

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

En millions d'euros	1er semestre 2020	1er semestre 2019	Variation
Compensations tarifaires régionales	11	11	0
Prestations de services pour les Autorités Organisatrices (Régions et Île-de-France Mobilités)	2 656	2 740	-84
Tarifs sociaux		0	0
Défense	37	78	-41
Trains d'Équilibre du Territoire (TET)	74	109	-35
Redevance d'accès TER et TET	953	931	22
<b>Total</b>	<b>3 731</b>	<b>3 868</b>	<b>-137</b>

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

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

En millions d'euros	1er semestre 2020	1er semestre 2019	Variation
Subventions d'exploitation	176	69	107
Encaissement sur actifs financiers de concession	565	376	189
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles (1)	764	886	-122
Compensation tarifaire liée à l'activité fret	38	40	-2
Trains d'Équilibre du Territoire (TET)	74	109	-35
<b>Total</b>	<b>1 618</b>	<b>1 480</b>	<b>137</b>

(1) Voir note 4.2 des comptes consolidés semestriels.

Au titre des investissements sur le réseau, SNCF Réseau reçoit des cofinancements de la part de partenaires publics et privés. Les partenaires publics peuvent être différenciés selon qu'il s'agisse de l'Agence de Financement des Infrastructures de France (AFITF) ou des autres collectivités publiques.

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

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

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

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

## 6. VOLET SOCIAL

### 6.1 EFFECTIFS

	30/06/2020	30/06/2019		Variation vs 30/06/2019	Variation à périmètre constant	
SNCF Réseau	57 607	58 017	-0,7%	-410	-0,7%	-410
SNCF Gares & Connexions	4 885	4 044	+20,8%	841	+20,8%	841
Transilien	14 467	14 689	-1,5%	-222	-1,5%	-222
TER	28 516	28 689	-0,6%	-173	-0,6%	-173
Voyages SNCF	23 760	25 227	-5,8%	-1 467	-5,7%	-1 450
Direction industrielle	10 988	11 013	-0,2%	-25	-0,2%	-25
Voyageurs autres	507	61	+727,7%	445	+727,7%	445
Keolis	68 908	68 519	+0,6%	389	-0,8%	-543
Geodis	40 904	41 017	-0,3%	-113	+1,1%	453
TFMM	9 535	10 194	-6,5%	-659	-6,5%	-659
Marchandises & Logistique autres	755	760	-0,6%	-5	-0,6%	-5
SNCF Immobilier	1 576	1 100	+43,3%	477	+43,3%	477
Corporate	9 542	10 906	-12,5%	-1 364	-12,5%	-1 364
<b>TOTAL</b>	<b>271 949</b>	<b>274 234</b>	<b>-0,8%</b>	<b>-2 285</b>	<b>-1,0%</b>	<b>-2 634</b>

### 6.2 PRINCIPAUX ACCORDS SIGNÉS EN 2020

Aucun accord collectif d'entreprise n'a été signé au niveau du groupe SNCF au cours du premier semestre 2020.

# ENJEUX ET PERSPECTIVES

SNCF reste fortement mobilisé sur les mesures de sécurité sanitaires pour l'accueil des voyageurs, en concertation avec l'Etat et les autorités organisatrices.

La poursuite de mesures commerciales exceptionnelles, avec la mise en vente de billets à petits prix, aussi bien chez TGV que TER, devrait encore améliorer significativement les taux de remplissage des trains cet été.

Depuis juillet, l'offre OUIGO dessert Paris – Lyon intramuros avant l'arrivée de la concurrence.

En septembre, un plan de rebond centré sur l'adaptation des gammes tarifaires et des outils digitaux aux nouvelles pratiques des clients (notamment le télétravail) sera lancé. De nouvelles offres multimodales pour les voyageurs occasionnels verront le jour et un plan commercial ambitieux favorisera le retour des clients professionnels.

L'impact financier à long terme de la crise sanitaire est encore difficile à déterminer avec précision compte tenu des fortes incertitudes sur la fin de crise et ses conséquences économiques. Cela dépendra aussi de la

capacité du Groupe à poursuivre le rebond, notamment avec des mesures exceptionnelles accompagnant la reprise de l'activité économique en France comme dans le monde.

Dans ce contexte, des discussions sont en cours avec l'Etat afin de définir les mesures de soutien de financement du groupe SNCF permettant de conforter la consistance du réseau ferré national et de l'offre ferroviaire souhaitée. L'objectif est d'assurer une situation financière saine, ne générant plus à terme d'endettement supplémentaire. L'issue de ces discussions est attendue avant la fin de l'année.

**En tout état de cause, à ce jour, la trésorerie du Groupe se révèle particulièrement solide et lui permet de faire face à ses engagements.** La confiance des investisseurs est maintenue, en attestent les campagnes d'émissions obligataires réalisées avec succès au cours des mois d'avril, mai, juin et juillet. **À mi-juillet, le niveau de liquidités atteint 6,8 Mds€, auxquels s'ajoute une ligne de crédit disponible de 3,5 Mds€.**

30 juin 2020

02 –

COMPTES

CONSOLIDÉS

SEMESTRIELS

RÉSUMÉS

GROUPE SNCF

<b>COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ</b>	<b>25</b>	3.1 INFORMATION PAR SECTEUR	35
<b>ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DES GAINS ET PERTES COMPTABILISÉS DIRECTEMENT EN CAPITAUX PROPRES</b>	<b>26</b>	3.2 CHIFFRE D'AFFAIRES	38
<b>ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE</b>	<b>27</b>	3.3 TRANSACTIONS AVEC LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT	38
<b>TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS</b>	<b>28</b>	3.4 AUTRES ÉLÉMENTS	39
<b>ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS</b>	<b>29</b>	<b>4. ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS</b>	<b>39</b>
<b>NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS</b>	<b>31</b>	4.1 ÉCARTS D'ACQUISITION	39
<b>1. RÉFÉRENTIEL COMPTABLE</b>	<b>31</b>	4.2 IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION	40
1.1 APPLICATION DES IFRS	31	4.3 TESTS DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS	43
1.2 MÉTHODES D'ÉVALUATION SPÉCIFIQUES AUX ARRÊTÉS INTERMÉDIAIRES	33	4.4 PROVISIONS POUR RISQUES ET LITIGES	48
1.3 MODIFICATIONS APPORTÉES À L'EXERCICE ET AUX EXERCICES COMPARATIFS	33	<b>5. CAPITAUX ET FINANCEMENTS</b>	<b>48</b>
<b>2. FAITS MARQUANTS</b>	<b>34</b>	5.1 GESTION DE LA TRÉSORERIE EN SITUATION DE CRISE SANITAIRE	48
2.1 FAITS MARQUANTS DU PREMIER SEMESTRE 2020	34	5.2 COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET	50
2.2 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	35	5.3 CALCUL DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET	51
<b>3. PERFORMANCE DE LA PÉRIODE</b>	<b>35</b>	5.4 RAPPROCHEMENT AVEC LES FLUX DE TRÉSORERIE DES ACTIVITÉS DE FINANCEMENT	53
		5.5 CAPITAUX PROPRES	55
		<b>6. ENGAGEMENTS HORS BILAN</b>	<b>55</b>
		<b>7. PÉRIMÈTRE</b>	<b>56</b>

# COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	30/06/2020	30/06/2019
Chiffre d'affaires	3	14 129	17 854
Achats et charges externes	3	-5 985	-6 731
Charges de personnel		-7 140	-7 358
Impôts et taxes		-892	-912
Autres produits et charges opérationnels		-43	52
<b>EBITDA</b>		<b>69</b>	<b>2 906</b>
Dotations aux amortissements	4.2	-1 980	-1 884
Variation nette des provisions	4.4	-55	33
<b>Résultat opérationnel courant</b>		<b>-1 966</b>	<b>1 054</b>
Résultat de cession d'actifs	4.2	61	31
Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue		-	-
Pertes de valeur	4.3	-13	-6
<b>Résultat opérationnel</b>		<b>-1 918</b>	<b>1 080</b>
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		9	8
<b>Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence</b>		<b>-1 909</b>	<b>1 088</b>
Coût financier net des avantages du personnel		-5	28
Coût de l'endettement financier net et autres	5	-547	-912
<b>Résultat financier</b>		<b>-552</b>	<b>-884</b>
<b>Résultat des activités ordinaires avant impôt</b>		<b>-2 462</b>	<b>205</b>
Impôt sur les résultats		-97	-175
<b>Résultat net des activités ordinaires</b>		<b>-2 559</b>	<b>30</b>
Résultat net d'impôt des activités abandonnées		-	-
<b>Résultat net de la période</b>		<b>-2 559</b>	<b>30</b>
<b>Résultat net - Part du groupe</b>		<b>-2 389</b>	<b>20</b>
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		-170	10

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

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

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2020	30/06/2019
<b>Résultat net de la période</b>	<b>-2 559</b>	<b>30</b>
Variation des écarts de conversion	-97	8
Impôts sur variation des écarts de conversion	4	0
	-93	8
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	-204	-633
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	4	0
	-200	-633
Variation de juste valeur des coûts de couverture	-44	20
Impôts sur variation de juste valeur des coûts de couverture	0	0
	-44	20
Quote-part dans les autres éléments du résultat global recyclables des entreprises mises en équivalence	-3	1
<b>Total des éléments qui seront reclassés (ou recyclables) ultérieurement en résultat net</b>	<b>-340</b>	<b>-604</b>
Ecarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	59	-221
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies	0	3
	59	-217
Variation de valeur des instruments de capitaux propres à la juste valeur par capitaux propres	0	0
	0	0
Quote-part dans les autres éléments du résultat global non recyclables des entreprises mises en équivalence	-4	0
<b>Total des éléments qui ne seront pas reclassés (ou non recyclables) ultérieurement en résultat net</b>	<b>55</b>	<b>-218</b>
<b>Total des gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres</b>	<b>-286</b>	<b>-822</b>
<b>Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres de la période</b>	<b>-2 844</b>	<b>-792</b>
<i>Dont part du Groupe (ou des propriétaires de la société mère)</i>	<i>-2 627</i>	<i>-782</i>
<i>Dont part des intérêts minoritaires (ou des participations ne donnant pas le contrôle)</i>	<i>-217</i>	<i>-10</i>

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

# ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

## ACTIF CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	30/06/2020	31/12/2019
Écarts d'acquisition	4.1	2 386	2 513
Immobilisations incorporelles		2 413	2 368
Droits d'utilisation relatifs aux contrats de location	4.2	3 778	3 948
Immobilisations corporelles	4.2	51 701	51 674
Actifs financiers non courants	5	36 201	7 562
Titres mis en équivalence		1 015	1 026
Impôts différés actifs		4 471	4 473
<b>Actifs non courants</b>		<b>101 964</b>	<b>73 565</b>
Stocks et en-cours		1 480	1 361
Créances d'exploitation		9 878	10 496
<b>Actifs d'exploitation</b>		<b>11 359</b>	<b>11 857</b>
Actifs financiers courants	5	5 750	2 876
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5	8 490	7 754
<b>Actifs courants</b>		<b>25 599</b>	<b>22 488</b>
Actifs détenus en vue d'être cédés		-	-
<b>Total de l'actif</b>		<b>127 562</b>	<b>96 052</b>

## PASSIF CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	30/06/2020	31/12/2019
Capital		1 000	13 736
Réserves consolidées		14 571	-21 681
Résultat Groupe		-2 389	-801
<b>Capitaux propres - Part du Groupe</b>		<b>13 183</b>	<b>-8 746</b>
Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)		55	118
<b>Capitaux Propres totaux</b>		<b>13 237</b>	<b>-8 628</b>
Engagements envers le personnel non courants		2 708	2 767
Provisions non courantes	4.4	1 396	1 260
Passifs liés à des immobilisations de concession hors champ IFRIC 12		2 434	2 549
Passifs financiers non courants	5	78 733	69 994
Obligations locatives non courantes		3 027	3 137
Impôts différés passifs		164	157
<b>Passifs non courants</b>		<b>88 461</b>	<b>79 864</b>
Engagements envers le personnel courants		176	179
Provisions courantes	4.4	126	164
Dettes d'exploitation		14 790	14 429
<b>Passifs d'exploitation</b>		<b>15 092</b>	<b>14 771</b>
Passifs financiers courants	5	9 920	9 132
Obligations locatives courantes		852	913
<b>Passifs courants</b>		<b>25 864</b>	<b>24 816</b>
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés		-	-
<b>Total du passif et des capitaux propres</b>		<b>127 562</b>	<b>96 052</b>

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

# TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

<i>en millions d'euros</i>	Capital	Réserves liées au capital	Ecarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	Instrument de capitaux à la juste valeur par capitaux propres	Réserve de conversion groupe	Couvert de flux de trésorerie	Coûts de couverture	Instruments de dettes à l'actif à la juste valeur par capitaux propres	Réserves nettes d'impôts des activités transférées	Résultats accumulés	Capitaux propres - Part du Groupe	Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	Capitaux Propres totaux
<b>Capitaux propres publiés au 01/01/2019</b>	13 736	-0	-387	-66	-246	-1 013	-135	0	-	-18 519	-6 629	139	-6 491
Résultat net de la période	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20	20	10	30
Gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-	-	-200	-0	9	-632	20	0	-	1	-802	-20	-822
<b>Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres</b>	-	-	-200	-0	9	-632	20	0	-	21	-782	-10	-792
Dividendes versés	-	-	0	-	-	0	-	-	-	-537	-537	-	-537
Dividendes des filiales	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-55	-55
Variations de périmètre, des minoritaires et des engagements de rachat de minoritaires (*)	-	-	0	-	0	0	-	-	-	-202	-202	52	-149
Autres variations	-	-	1	0	-	-2	5	-0	-	10	13	1	13
<b>Capitaux propres au 30/06/2019</b>	13 736	-0	-586	-66	-237	-1 646	-111	0	-	-19 226	-8 136	127	-8 010
<b>Capitaux propres publiés au 31/12/2019</b>	13 736	-0	-607	-66	-181	-1 465	-47	0	-	-20 117	-8 746	118	-8 628
Résultat net de la période	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-2 389	-2 389	-170	-2 559
Gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	-	-	64	-0	-65	-192	-44	-	-	-2	-239	-47	-285
<b>Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres</b>	-	-	64	-0	-65	-192	-44	-	-	-2 391	-2 627	-217	-2 844
Dividendes versés	-	-	-0	-	-	-	-	-	-	-762	-762	-	-762
Dividendes des filiales	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-16	-16
Opérations sur le capital	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	4	4
Variations de périmètre, des minoritaires et des engagements de rachat de minoritaires (*)	1 000	29	2	-	-0	-0	-	-	-	-713	317	165	482
Autres variations (**)	-13 736	-	0	-	-	100	-	-0	-	38 636	25 001	-0	25 001
<b>Capitaux propres publiés au 30/06/2020</b>	1 000	29	-541	-65	-246	-1 557	-91	0	-	14 653	13 183	55	13 237

(\*) Dont constitution du capital social de la SA SNCF après sa transformation en société anonyme au 1er janvier 2020 pour 1Md € (voir note 2.1.2) et variation des engagements de rachat des minoritaires d'Eurostar et THI Factory .

(\*\*) Dont transfert du capital au 31/12/2019 de 13 736M€ vers les réserves consolidées (voir note 2.1.2) et reprise par l'Etat de la dette de SNCF Réseau pour 25 Mds € au 1er janvier 2020 (voir note 2.1.3).

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

# ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

<i>en millions d'euros</i>	Notes	30/06/2020	30/06/2019
<b>Résultat net de la période</b>	CR <sup>(1)</sup>	<b>-2 559</b>	<b>30</b>
Éliminations :			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées	CR <sup>(1)</sup>	-9	-8
de la charge (produit) d'impôt différé		-24	-10
des amortissements, pertes de valeur et provisions		2 127	1 839
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)		11	88
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution		-66	-36
<b>CAF après coût de l'endettement financier net et impôt</b>		<b>-520</b>	<b>1 903</b>
Éliminations :			
de la charge (produit) d'impôt courant		121	184
du coût de l'endettement financier net		535	823
des produits de dividendes		-2	-3
<b>CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt</b>		<b>134</b>	<b>2 908</b>
Incidence de la variation du BFR		398	-341
Impôts (décaissés) encaissés		-12	-46
Dividendes reçus		14	15
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles</b>		<b>534</b>	<b>2 536</b>
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise		30	-46
Cessions de filiales nettes de la trésorerie cédée		-5	-16
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.2.3	-3 033	-3 587
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		91	139
Nouveaux actifs financiers de concession		-693	-730
Encaissement sur actifs financiers de concession	3.3	565	376
Encaissement des créances financières de location		1	1
Acquisition d'actifs financiers		-0	-85
Cession d'actifs financiers		0	0
Variation des prêts et avances consentis		-215	-212
Variation des actifs de trésorerie		-473	-400
Subventions d'investissement reçues		764	886
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>		<b>-2 969</b>	<b>-3 674</b>

(1) Compte de résultat consolidé

<i>en millions d'euros</i>	Notes	30/06/2020	30/06/2019
Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres		4	-4
Émission d'emprunts		4 969	3 726
Remboursements d'emprunts nets des créances CDP		-325	-618
Encaissements sur créances PPP		138	137
Décaissements sur dettes PPP		-141	-141
Intérêts financiers nets versés		-866	-837
Remboursements des obligations locatives		-502	-479
Intérêts payés sur obligations locatives		-73	-56
Dividendes payés aux actionnaires du groupe(*)	Varcap <sup>(2)</sup>	0	0
Dividendes payés aux minoritaires		-8	-41
Variation des dettes de trésorerie		157	110
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>	<b>5</b>	<b>3 354</b>	<b>1 796</b>
Incidence de la variation des taux de change		-25	-1
Incidence des changements de principes comptables		1	0
Incidence des variations de juste valeur		1	-2
<b>Variation de trésorerie</b>		<b>896</b>	<b>656</b>
Trésorerie d'ouverture		7 273	7 728
Trésorerie de clôture		8 169	8 384

(\*) Le dividende a été payé en juillet 2020.

(2) Tableau de variation des capitaux propres consolidés.

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

# NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS SEMESTRIELS RÉSUMÉS

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

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

## 1. RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

En application du règlement européen 1606/2002 du 19 juillet 2002, les comptes consolidés du groupe SNCF sont établis conformément au référentiel IFRS (International Financial Reporting Standards), tel qu'adopté dans l'Union Européenne (UE) et consultable sur le site internet de la Commission Européenne.

SNCF établissait déjà selon le référentiel IFRS, en application de l'article L2102-10 du Code des transports, modifié par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire entrée en vigueur le 1er janvier 2015, les comptes consolidés de l'ensemble formé par le groupe public ferroviaire (GPF) et les filiales des établissements du groupe.

L'entrée en vigueur au 1er janvier 2020 de la Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire complétée par l'Ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 n'a donc pas modifié la présentation des comptes consolidés de l'exercice clos au 30 juin 2020.

Les données comparatives présentées au 30 juin 2019 n'ont pas fait l'objet d'une publication au cours de l'exercice 2019.

Les comptes consolidés semestriels de la période allant du 1er janvier 2020 au 30 juin 2020 ont été arrêtés par le

Conseil d'administration du groupe SNCF du 30 juillet 2020.

### 1.1 APPLICATION DES IFRS

Les principes comptables retenus pour l'élaboration des comptes consolidés semestriels au 30 juin 2020 du Groupe SNCF sont ceux retenus pour l'exercice clos au 31 décembre 2019 adaptés des nouvelles normes et interprétations adoptées par la Commission Européenne et applicables.

Les comptes consolidés semestriels au 30 juin 2020 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 2019.

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 2020 ;
- des options retenues et exemptions utilisées pour l'établissement des comptes de la période close au 30 juin 2020. Les options et exemptions sont décrites en note 1.1.3 et les méthodes d'évaluation spécifiques aux arrêts intermédiaires en note 1.2.

### 1.1.1 Normes et interprétations applicables aux comptes consolidés semestriels ouverts à compter du 1er janvier 2020

Les amendements aux normes et interprétations ainsi que les nouvelles normes publiées et applicables à compter du 1er janvier 2020 qui concernent plus particulièrement les comptes consolidés semestriels du Groupe sont les suivants :

Norme ou interprétation	Description résumée	Impacts
Amendement IFRS 3 « Définition d'une entreprise »	<p>Publication par l'IASB : 22 octobre 2018</p> <p>Homologation par l'UE : règlement (UE) 2020/551 du 21 avril 2020, publié au journal officiel le 22 avril 2020.</p> <p>Ces amendements visent à aider les parties prenantes à faire la différence entre une entreprise et un groupe d'actifs lorsqu'elles appliquent la norme IFRS 3.</p> <p>La définition modifiée souligne que la finalité (les « outputs ») d'une entreprise est de fournir des biens et des services aux clients, alors que la définition précédente mettait l'accent sur les rendements sous la forme de dividendes, de coûts inférieurs ou d'autres avantages économiques pour les investisseurs et autres tiers.</p>	<p>Le groupe SNCF applique cet amendement à compter du 1/1/2020.</p> <p>Aucun impact significatif n'a été relevé au 30 juin 2020</p>
Amendement IFRS 9, IAS 39 et IFRS 7 « comptabilisation et évaluation dans le cadre de la réforme des taux d'intérêt de référence »	<p>Publication par l'IASB : 26 septembre 2019</p> <p>Homologation par l'UE : règlement (UE) 2020/34 du 15 janvier 2020, publié au journal officiel le 16 janvier 2020.</p> <p>Ces amendements, conçus pour permettre aux entités de fournir des informations financières utiles pendant la période d'incertitude liée à la réforme de l'IBOR, modifient certaines dispositions en matière de comptabilité de couverture avec pour objectif de ne pas déqualifier les relations de couverture telles que documentées conformément à IFRS 9, en dépit des incertitudes soulevées par la réforme en cours. De plus, ces amendements obligent les entités à fournir aux investisseurs des informations supplémentaires sur leurs relations de couverture qui sont directement affectées par ces incertitudes.</p>	<p>Aucune déqualification de couverture n'est intervenue en relation avec la réforme des indices IBOR.</p>
Amendements des normes IASB « Présentation des états financiers » et IAS 8 « Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs »	<p>IASB : 01/01/2020 avec anticipation possible au 01/01/2019</p> <p>UE : 01/01/2020</p> <p>Groupe : 01/01/2020</p> <p>Ces amendements précisent la définition du terme « significatif » repris dans les normes IAS 1 et IAS 8.</p>	<p>Le groupe SNCF applique cet amendement à compter du 1/1/2020.</p> <p>Aucun impact significatif n'a été relevé au 30 juin 2020</p>

**1.1.2 Normes et interprétations publiées appliquées par anticipation pour la préparation des comptes consolidés semestriels 2020**

<b>Norme ou interprétation</b>	<b>Description résumée</b>
Amendement à IFRS 16 relatif aux allègements de loyers liés au COVID-19	<p>Le 28/05/2020 a été publié par l'IASB l'amendement définitif à la norme IFRS 16 Contrats de location, traitant des allègements de loyers liés au COVID-19.</p> <p>Cet amendement offre aux preneurs (i.e. locataires) la faculté de s'exempter d'évaluer si un allègement de loyer lié au COVID-19 est une modification de contrat. Cette exemption pratique conduit le locataire à comptabiliser les allègements de loyers liés au COVID-19 comme s'il ne s'agissait pas de modifications de contrat, et à reconnaître l'impact de l'allègement de loyers dans le résultat de la période.</p>

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation les autres normes et interprétations d'applications obligatoires à compter d'un exercice postérieur au 30 juin 2020 qu'elles soient ou non adoptées par la Commission Européenne.

**1.1.3 Description des principes comptables retenus**

Les principes comptables retenus sont décrits dans les notes concernées des comptes consolidés de l'exercice 2019. Ils s'appliquent aux comptes consolidés semestriels à l'exception de ceux relatifs à la TREF (Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires) et de l'impôt qui suivent les méthodes d'évaluation spécifiques aux arrêtés intermédiaires telles que décrites en note 1.2.

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

**1.2.1 Avantages du personnel**

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

Ainsi les sociétés du groupe SNCF ont pu recourir à ce dispositif dès la mi-mars. Le Groupe a comptabilisé 94 M€ d'allocations de chômage nette (hors part UNEDIC du fait du régime d'auto-assurance chômage), qui vient minorer le coût attendu des avantages du personnel à court terme. Concernant le produit attendu de l'exonération de charges sociales au titre des indemnités de chômage partiel et des indemnités complémentaires, celui-ci n'a pu être constaté, les conditions requises n'étant pas réunies au 30 juin.

**1.3 MODIFICATIONS APPORTÉES À L'EXERCICE ET AUX EXERCICES COMPARATIFS**

À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, le groupe SNCF a opté pour la présentation de l'indicateur de performance EBITDA en remplacement de l'indicateur Marge opérationnelle dans le compte de résultat consolidé.

La définition retenue par le groupe SNCF pour son EBITDA correspond à celle de la MOP antérieurement présentée à l'exclusion des effets de variation de provisions liées aux avantages au personnel qui ne dépendent pas de l'activité et qui n'ont pas d'effets directs sur la trésorerie, et après intégration des variations de provisions sur actifs circulants qui sont eux directement

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 2020 pour les sociétés du GPU SNCF qui sont les principales contributrices du groupe.

Les engagements du groupe ont diminué de 60 M€ sur le premier semestre 2020. Cette variation résulte notamment de l'augmentation du taux d'actualisation qui passe de 0,60% au 31 décembre 2019 à 0,69% au 30 juin 2020, et de la variation du taux d'inflation qui passe de 1,90% au 31 décembre 2019 à 1,80% au 30 juin 2020.

Le gain actuariel résultant de l'évolution des taux d'actualisation et d'inflation ressort à 38 M€ et affecte le résultat financier à hauteur de 9 M€ (coût financier relatif aux avantages du personnel à long terme) et les réserves non recyclables à hauteur de +29 M€ concernant les avantages du personnel postérieurs à l'emploi.

Les ajustements liés à l'expérience génèrent 27 M€ de gains actuariels, dont 31 M€ concernant les avantages du personnel postérieurs à l'emploi, 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 2020, les perspectives de résultats futurs qui participent à l'évaluation de la probabilité de récupération des impôts différés actifs n'ont pas été mises à jour compte tenu d'une nouvelle trajectoire financière, toujours en cours de discussion avec l'État à la date d'arrêt des comptes semestriels.

liés à l'activité. Pour rappel, les provisions pour avantages au personnel concernent principalement les indemnités de départ en retraite, les rentes AT/MP, l'action sociale, le régime de prévoyance, ainsi que les dispositifs liés aux cessations progressives d'activité, aux comptes épargne temps, les gratifications liées aux médailles du travail.

L'effet du changement de l'indicateur de performance dans le compte de résultat au 30 juin 2019 est une amélioration des lignes Charges de personnel pour 5 M€ et Autres produits et charges opérationnels pour 12 M€ versus une dégradation de 17 M€ sur la ligne Variation nette des provisions.

Les réconciliations entre les données comparatives retraitées et recalculées sont présentées ci-après :

en millions d'euros	30/06/2020 publié	30/06/2019 retraité	30/06/2019 recalculé (*)	Reclassement
Chiffre d'affaires	14 129	17 854	17 854	
Achats et charges externes	-5 985	-6 731	-6 731	
Charges de personnel	-7 140	-7 358	-7 363	-5
Impôts et taxes	-892	-912	-912	
Autres produits et charges opérationnels	-43	52	40	-12
<b>Marge opérationnelle (MOP)</b>			<b>2 889</b>	<b>-17</b>
<b>EBITDA</b>	<b>69</b>	<b>2 906</b>		
Dotations aux amortissements	-1 980	-1 884	-1 884	
Variation nette des provisions	-55	33	50	17
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>-1 966</b>	<b>1 054</b>	<b>1 054</b>	<b>0</b>

(\*) Le groupe SNCF présente l'indicateur MOP recalculé au 30/06/2019 car il n'a pas publié de rapport financier semestriel 2019.

## 2. FAITS MARQUANTS

### 2.1 FAITS MARQUANTS DU PREMIER SEMESTRE 2020

#### 2.1.1 Crise sanitaire du COVID 19

L'activité du groupe SNCF a été fortement impactée par les conséquences de la crise sanitaire du Covid 19.

Le métier Voyageurs a été particulièrement touché avec une activité très réduite à compter du 17 mars 2020, qui a repris progressivement depuis les premières mesures de sortie du confinement, dans le respect des mesures sanitaires mises en place par le gouvernement français.

Ce nouveau contexte économique a été pris en compte pour la réalisation des tests de valeur des UGT et goodwill. Ces derniers sont présentés dans la note 4.3 des comptes consolidés semestriels résumés.

Le groupe a également adapté la gestion de sa trésorerie pendant cette période de manière à pouvoir honorer l'ensemble de ses engagements et échéances financiers. Une note spécifique explicitant les mesures mises en œuvre est présentée dans la note 5 des comptes consolidés semestriels résumés.

Enfin, le groupe a élaboré un plan d'actions spécifique destiné à générer des économies complémentaires d'ici à la fin de l'année 2020 afin d'atténuer les impacts financiers de la crise. Parallèlement, le groupe a mis en place des mesures de chômage partiel dès la mi-mars (cf note 1.2.1 des comptes consolidés semestriels résumés).

#### 2.1.2 Mise en œuvre de la réforme du ferroviaire

La réforme ferroviaire issue de la Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire et complétée par l'Ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 est entrée en vigueur au 01/01/2020.

Les modifications dans l'organisation du groupe, dans sa gouvernance et dans ses missions, telles que présentées dans le rapport financier du groupe au 31/12/2019, sont dorénavant opérationnelles.

L'ensemble des écritures d'apport et de transferts aux nouvelles entités juridiques du groupe ont bien été comptabilisées. Elles sont sans impact sur les comptes consolidés du groupe, la mise en œuvre juridique de la réforme s'analysant en IFRS comme une réorganisation légale d'entreprises sous contrôle commun.

La nouvelle organisation du groupe a conduit ce dernier à adapter la présentation de son information sectorielle dorénavant organisée en 11 activités (voir note 3.1 des comptes consolidés semestriels résumés).

#### 2.1.3 Reprise partielle de la dette par l'État

Au 1<sup>er</sup> janvier 2020, l'État a repris 25 Mds€, en valeur nominale de remboursement, de la dette de SNCF Réseau conformément aux dispositions de la LFI pour 2020.

Le mécanisme de la reprise a été réalisé selon les modalités suivantes :

- SNCF Réseau et CDP (Caisse de la Dette Publique) ont mis en place, au même instant de raison, des prêts croisés pour un montant et des caractéristiques identiques ; ces prêts reflètent parfaitement les caractéristiques (maturité, profil de remboursement, taux d'intérêt moyen, etc ...) de la dette brute de SNCF Réseau, en ce compris les instruments de couverture,

- L'État s'est substitué à SNCF Réseau pour le remboursement de sa dette envers la CDP et a abandonné sa créance, SNCF Réseau conservant donc uniquement sa créance sur la CDP

Cette opération s'est traduite comptablement :

- Par la comptabilisation en valeur de marché de la créance et de la dette miroir intégrant une survaleur de 6,1 Md€, à l'actif et au passif, par rapport à la valeur nominale de reprise de 25 Mds€

- Concomitamment par la comptabilisation de l'abandon de sa créance par l'État par (i) incorporation aux réserves du montant correspondant à la valeur nominale de la dette reprise, soit 25 Mds€ et (ii) par la matérialisation au passif du bilan d'une subvention de nature financière correspondant au différentiel entre le taux d'intérêt moyen du stock de dette de Réseau et le taux de marché en vigueur.

À compter du 01/01/2020, la créance sur la CDP suit les règles de comptabilisation des actifs financiers comptabilisés au coût amorti. Parallèlement, la subvention financière est reprise en résultat de manière actuarielle au même rythme que le recyclage en résultat de la survaleur attachée à la créance via le calcul du coût amorti.

En conséquence, l'impact en résultat financier de cette opération est un produit financier net parfaitement miroir de la charge financière effectivement supportée par SNCF Réseau pour la quote-part de sa dette historique reprise par l'État.

### 2.1.4 Mouvement social

Le mouvement social, débuté le 5 décembre 2019 en opposition au projet de la réforme des retraites, s'est poursuivi jusqu'en février 2020.

Un manque à gagner a été constaté en plus des mesures commerciales avec des effets défavorables sur le chiffre d'affaires dans les comptes du groupe au premier semestre 2020.

### 2.1.5 Perte de valeur

#### Éléments de contexte

Dès 2017, l'État avait engagé des réflexions afin de concevoir un nouveau pacte ferroviaire reposant notamment sur :

- la Loi n°2018-515 pour un nouveau pacte ferroviaire promulguée le 27 juin 2018, les ordonnances et décrets venant préciser les modalités de mise en œuvre de cette Loi ;

- un projet stratégique d'entreprise, élaboré par le Groupe Public Ferroviaire à la demande de l'État, visant notamment à rendre l'entreprise plus performante ;

- un nouvel accord de branche pour le transport ferroviaire d'ici 2020.

Ces travaux avaient conduit à la définition d'une trajectoire financière groupe pour la période 2019-2028.

A la date d'arrêté des comptes du 1<sup>er</sup> semestre 2020, aucune modification ou mise à jour n'a été apportée à cette trajectoire financière. L'accord de branche n'a pas pu être finalisé et les discussions ont été provisoirement suspendues.

Le dernier plan stratégique groupe est actuellement en cours de mise à jour de même que sa trajectoire financière. Il prendra notamment en compte l'évolution du contexte économique lié aux effets de la crise sanitaire Covid 19. A date, les travaux se poursuivent, de même que les échanges avec l'État. Ils devraient être finalisés avant la fin de l'exercice 2020.

#### Indices identifiés sur la période et tests réalisés

Les Activités et entités du groupe ont vérifié l'existence potentielle d'indices de variation de valeur des actifs des UGT et des goodwill (Geodis, Keolis, Eurostar, Thalys principalement), notamment en lien avec les éventuels impacts de la crise sanitaire Covid 19.

De manière à appréhender au mieux ces derniers effets, les activités et entités du groupe ont utilisé plusieurs scénarios prenant en compte des hypothèses différentes concernant les délais et niveaux de reprise de l'activité dans le temps, appliqués aux flux issus de la dernière trajectoire.

Pour les entités pour lesquelles des indices ont été identifiés, des tests de valeur ont été réalisés. Parallèlement, l'ensemble des taux d'actualisation (WACC) des activités concernées ont été mis à jour pour tenir compte de l'évolution des paramètres de marché. L'impact de la crise sur les taux à retenir a également été apprécié au regard des impacts de la crise pris en compte dans les flux futurs actualisés.

A l'issue de ces travaux et analyses, certaines activités ont réalisé de nouveaux tests. Ces derniers n'ont toutefois pas conduit à modifier les valeurs des actifs concernés. Une présentation détaillée des analyses et tests réalisés est faite au paragraphe 4.3 des comptes consolidés semestriels résumés.

### 2.1.6 Négociation du contrat Île-de-France Mobilités 2020-2023

Un nouveau contrat pour la période 2020 à 2023 concernant la mise en œuvre des politiques d'offre et de services rendus aux voyageurs franciliens est en cours de négociation avec l'autorité organisatrice des transports Île-de-France Mobilités. Dans l'attente de la conclusion de ce contrat, SNCF Voyageurs reconnaît un chiffre d'affaires égal à la somme des acomptes mensuels forfaitaires versés par Île de France Mobilités en vertu de l'article R.1241-25 du code des transports, qui définit la contribution forfaitaire provisionnelle que Île-de-France Mobilités doit allouer à SNCF Voyageurs pour assurer la continuité de son service.

## 2.2 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Les principaux événements postérieurs à la clôture sont les suivants.

### 2.2.1 Notation sur les marchés financiers

Le 7 juillet dernier, le groupe SNCF a vu l'agence Standard & Poor's Global Ratings modifier la « perspective » de sa notation « AA- » de « Stable » à « Watch Negative », en raison des conséquences de la crise du Covid 19 pour le Groupe.

### 2.2.2 Signature du permis de construire du projet de modernisation de la gare du Nord

Le projet Paris Gare du Nord 2024 porté par la société d'économie mixte à opération unique « Stationord » a obtenu l'accord de la préfecture de Paris à travers la signature du permis de construire le 6 juillet 2020.

Ce projet dont le démarrage des travaux est prévu cet été, va renforcer l'attractivité des transports collectifs en Ile-de-France et contribuera à ce titre à la réduction des pollutions.

### 2.2.3 Suspension des paiements d'Ile de France Mobilités à SNCF Transilien

Dans l'attente de la conclusion du contrat pour 2020-2023, Ile-de-France Mobilités verse une contribution provisionnelle mensuelle forfaitaire à SNCF Transilien destinée à assurer la continuité de service en vertu de l'article R.1241-25 du code des transports. Les versements mensuels prévus sur le 1<sup>er</sup> semestre ont bien été opérés chaque mois aux dates prévues par le précédent contrat.

Toutefois, le conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités a voté le 08 juillet 2020 la suspension de ces paiements à compter de juillet, jusqu'à ce que l'Etat compense les pertes de recettes dues à la crise du coronavirus.

Aussi la part Exploitation de la contribution forfaitaire mensuelle d'Ile-de-France Mobilités (190 M€) qui était attendue en juillet n'a pas été perçue par SNCF Transilien. Dans l'immédiat, SNCF recourt à sa trésorerie pour assurer la continuité du service de transports publics en Ile-de-France.

## 3. PERFORMANCE DE LA PÉRIODE

### 3.1 INFORMATION PAR SECTEUR

#### 3.1.1 Détermination des secteurs présentés

L'activité du groupe SNCF est organisée autour de cinq métiers et onze secteurs :

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

- SNCF Réseau dont les missions sont de commercialiser, gérer, maintenir, moderniser et

développer le réseau national. Ses clients sont les 29 entreprises ferroviaires circulant sur le réseau ferré national et 12 autres entreprises (opérateurs de transport combiné, ports, etc.), qui commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix. Ce secteur intègre les filiales suivantes de SNCF Réseau : Sféris et Altamétris

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

– **Métier Voyageurs** composé de quatre secteurs

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

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

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

- **Geodis** : opérateur européen à vocation mondiale proposant des solutions de pilotage de tout ou partie de la chaîne logistique (Supply Chain Optimization, Freight Forwarding - aérien et maritime, Logistique Contractuelle, Distribution & Express, Road Transport, Contract Logistics US).
- **Transport Ferroviaire et Multimodal de Marchandises (TFMM)** : activités d'entreprises ferroviaires de transport de marchandises, d'opérateurs de transport combiné et de commissionnaires à travers plusieurs entreprises (Fret SNCF SAS, Captrain France (ex VFLL), Captrain Europe (ex Captrain), Naviland Cargo, Forwardis et VIIA SNCF).

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

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

### 3.1.2 Indicateurs présentés

Les principaux indicateurs présentés pour chaque secteur sont les suivants :

- **Le chiffre d'affaires externe**, excluant les transactions avec les autres secteurs du groupe.
- **Le chiffre d'affaires interne** constitué des transactions entre les secteurs.
- **L'EBITDA** constitué du chiffre d'affaires et des produits annexes diminués des charges directement rattachables à l'activité. Celles-ci comprennent principalement les achats, la sous-traitance, les autres prestations externes, les frais de personnel, les impôts et taxes, les cessions d'actifs liées à l'activité (immobilisations corporelles rentrant dans le cycle opérationnel, cédées dans le cadre d'opérations de renouvellement des outils de production, matériels de transport principalement), ainsi que les variations de provisions sur actif circulant. L'EBITDA ne comprend pas les variations de provisions relatives aux avantages du personnel imputées sur la ligne « Variation nette des provisions » repris dans l'agrégat Résultat opérationnel courant. Il ne comprend pas non plus les reprises de provisions utilisées également rattachées à la ligne « Variation nette des provisions ». L'EBITDA n'est affecté que lorsque la perte se réalise effectivement.
- **Les investissements nets** constitués des acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles brutes (y compris la production immobilisée et les coûts de financement) décaissées, nettes des subventions d'investissements reçues, des nouveaux actifs financiers de concessions nets des encaissements, et donc après impact de la variation du BFR d'investissement.
- **Les investissements bruts tous financements** constitués des acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles brutes comptabilisées (y compris la production immobilisée et les coûts de financement), ainsi que des nouveaux actifs financiers de concessions bruts
- **L'endettement financier net (EFN)** est constitué de la somme des passifs financiers courants et non courants diminuée des actifs financiers courants et non courants, lorsque ceux-ci sont issus de transactions portant, en substance, exclusivement sur des échanges de flux de trésorerie : émission ou réception de trésorerie contre un remboursement ou une rémunération attendus en trésorerie.

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

3.1.3 Information par secteur

							30/06/2020
En millions d'euros	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires interne	Chiffre d'affaires	EBITDA externe	Investissements nets	Investissements tous financements	Endettement financier net
SNCF Réseau	1 214	1 443	2 658	222	-1 575	-1 989	28 784
SNCF Gares & Connexions	100	611	711	93	10	-261	1 150
Éliminations intra-métier		-223	-223				
<b>Gestionnaire d'Infrastructure</b>	<b>1 314</b>	<b>1 831</b>	<b>3 145</b>	<b>315</b>	<b>-1 565</b>	<b>-2 250</b>	<b>29 934</b>
Transilien	1 311	154	1 465	-41	-356	-522	1 064
TER	2 052	154	2 206	16	112	-268	-1 353
Voyages SNCF	1 720	167	1 887	-905	-237	-350	4 001
Direction industrielle	32	701	733	-12	-46	-37	902
Autres	32	216	248	32	3	-17	-1 330
Éliminations intra-métier		-1 038	-1 038				
<b>Voyageurs</b>	<b>5 147</b>	<b>354</b>	<b>5 501</b>	<b>-910</b>	<b>-523</b>	<b>-1 195</b>	<b>3 284</b>
<b>Keolis</b>	<b>2 836</b>	<b>46</b>	<b>2 883</b>	<b>189</b>	<b>-103</b>	<b>-115</b>	<b>994</b>
Geodis	3 949	48	3 998	283	-61	-52	899
TFMM	664	47	711	-44	-16	-14	14
Autres	199	36	235	139	-90	-97	1 076
Éliminations intra-métier		-43	-43				
<b>Marchandises &amp; Logistique</b>	<b>4 812</b>	<b>88</b>	<b>4 901</b>	<b>378</b>	<b>-166</b>	<b>-163</b>	<b>1 989</b>
<b>SNCF Immobilier</b>	<b>13</b>	<b>303</b>	<b>316</b>	<b>99</b>	<b>-1</b>	<b>-4</b>	<b>-290</b>
Corporate	7	495	502	-2	-38	-25	2 415
Éliminations inter-secteurs		-4 423	-4 423				
<b>Total</b>	<b>14 129</b>	<b>0</b>	<b>14 129</b>	<b>69</b>	<b>-2 397</b>	<b>-3 752</b>	<b>38 327</b>

							30/06/2019	31/12/2019
En millions d'euros	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires interne	Chiffre d'affaires	EBITDA externe	Investissements nets	Investissements tous financements	Endettement financier net	
SNCF Réseau	1 228	2 075	3 303	904	-1 714	-2 392	51 852	
SNCF Gares & Connexions	142	607	749	100	-140	-159	748	
Éliminations intra-métier		-115	-115					
<b>Gestionnaire d'Infrastructure</b>	<b>1 370</b>	<b>2 566</b>	<b>3 936</b>	<b>1 003</b>	<b>-1 854</b>	<b>-2 551</b>	<b>52 600</b>	
Transilien	1 508	201	1 709	67	-336	-524	746	
TER	2 409	238	2 647	199	-86	-267	-887	
Voyages SNCF	4 221	251	4 472	643	-326	-585	2 923	
Direction industrielle	32	814	847	41	-42	-34	923	
Autres	80	267	346	22	-26	-24	-1 862	
Éliminations intra-métier		-1 294	-1 294					
<b>Voyageurs</b>	<b>8 251</b>	<b>477</b>	<b>8 728</b>	<b>971</b>	<b>-816</b>	<b>-1 433</b>	<b>1 844</b>	
<b>Keolis</b>	<b>3 195</b>	<b>58</b>	<b>3 253</b>	<b>307</b>	<b>-145</b>	<b>-117</b>	<b>1 121</b>	
Geodis	3 983	58	4 042	348	-59	-50	726	
TFMM	818	59	877	13	-21	-15	5 408	
Autres	196	39	235	126	-104	-111	883	
Éliminations intra-métier		-49	-49					
<b>Marchandises &amp; Logistique</b>	<b>4 998</b>	<b>107</b>	<b>5 105</b>	<b>487</b>	<b>-185</b>	<b>-164</b>	<b>7 017</b>	
<b>SNCF Immobilier</b>	<b>27</b>	<b>249</b>	<b>276</b>	<b>87</b>	<b>-9</b>	<b>2</b>	<b>-236</b>	
Corporate	14	532	546	51	-47	-36	-2 064	
Éliminations inter-secteurs		-5 448	-5 448					
<b>Total</b>	<b>17 854</b>	<b>0</b>	<b>17 854</b>	<b>2 906</b>	<b>-3 055</b>	<b>-4 299</b>	<b>60 281</b>	

### 3.2 CHIFFRE D'AFFAIRES

Le groupe SNCF tire ses produits des activités ordinaires de prestations de services rendues à un instant donné ou en continu sur une certaine période, auprès de clients particuliers, publics ou privés, dans les principales lignes de services suivantes :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2020	30/06/2019	Variation	Secteurs
Produits des activités ordinaires liés au transport de voyageurs au titre des activités Voyages	1 480	3 661	-2 181	Voyages SNCF
Produits des activités liés au transport de marchandises	3 404	3 580	-176	Métier Marchandises & Logistique
Autres prestations annexes de transport	1 207	1 275	-67	Voyages SNCF, Métier Marchandises & Logistique
Rémunérations perçues des Autorités organisatrices de transport au titre des activités conventionnées	6 069	7 235	-1 166	Transilien, TER, Keolis
Redevances liées à la gestion du réseau ferroviaire	1 123	1 110	12	SNCF Réseau
Revenus tirés de la gestion des gares	101	144	-43	SNCF Gares & Connexions
Revenus locatifs immobiliers (hors loyers tirés des gares)	50	69	-19	Métier Marchandises & Logistique, Voyages SNCF, Corporate
Revenus locatifs de matériel de transport	179	168	10	Métier Marchandises & Logistique, Transilien, TER, Keolis
Prestations d'entretien et de maintenance	103	135	-32	Tous secteurs
Autre chiffre d'affaires	413	478	-65	Tous secteurs
<b>Chiffre d'affaires par principales lignes de services</b>	<b>14 129</b>	<b>17 854</b>	<b>-3 726</b>	
Clients du secteur public (collectivités publiques)	7 128	8 412	-1 285	
Clients particuliers	1 555	3 662	-2 107	
Clients entreprises du secteur privé	5 446	5 780	-334	
<b>Chiffre d'affaires par type de clients</b>	<b>14 129</b>	<b>17 854</b>	<b>-3 726</b>	
Transfert immédiat ou n'excédant pas un jour	2 770	5 242	-2 472	
Transfert en continu sur une période n'excédant pas un an (logistique, transport de marchandises et rémunérations provenant des AO)	10 829	12 298	-1 469	
Transfert en continu sur une période excédant un an (activités immobilières, certaines activités de gestion de gares...)	530	315	215	
<b>Chiffre d'affaire par rythme de reconnaissance</b>	<b>14 129</b>	<b>17 854</b>	<b>-3 726</b>	

### 3.3 TRANSACTIONS AVEC LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT

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

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2020	30/06/2019	Variation
Prestations avec les AO	5 199	5 640	-441
Recettes liées à la vente des billets aux usagers	761	1 469	-708
Prestations avec l'État en tant qu'AO des Trains d'Équilibre du Territoire	72	105	-34
Produits d'intérêt sur actifs financiers de concession	38	21	16
<b>Effets sur le chiffre d'affaires (*)</b>	<b>6 069</b>	<b>7 235</b>	<b>-1 166</b>
Nouveaux actifs financiers de concession	-693	-730	36
Encaissements sur actifs financiers de concession	565	376	189
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles (1)	764	886	-122

<b>Effets sur les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>	<b>636</b>	<b>532</b>	<b>104</b>
(*)dont chiffre d'affaires Keolis	2 579	3 004	-426
dont chiffre d'affaires SNCF Voyageurs	3 490	4 231	-740

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2020	31/12/2019	Variation
Actifs incorporels de concession	119	112	8
Actifs financiers de concession non courants	1 019	966	53
<b>Effets sur les actifs non courants</b>	<b>1 138</b>	<b>1 078</b>	<b>61</b>

(1) dont 538 M€ en 2020 (696 M€ en 2019) au titre des subventions pour l'infrastructure ferroviaire de SNCF Réseau.

## 4. ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS

### 4.1 ÉCARTS D'ACQUISITION

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

<i>en millions d'euros</i>	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
<b>Au 1er janvier 2019</b>	<b>2 731</b>	<b>-402</b>	<b>2 330</b>
Acquisitions	174	0	174
Pertes de valeur	0	-1	-1
Cessions	-14	2	-12
Conversion	34	-1	32
Autres variations	-10	0	-10
<b>Au 31 décembre 2019</b>	<b>2 914</b>	<b>-402</b>	<b>2 513</b>
<b>Au 1er janvier 2020</b>	<b>2 914</b>	<b>-402</b>	<b>2 513</b>
Acquisitions	-98	0	-98
Pertes de valeur	0	0	0
Cessions	0	0	0
Conversion	-30	1	-29
Autres variations	0	0	0
<b>Au 30 juin 2020</b>	<b>2 787</b>	<b>-401</b>	<b>2 386</b>

Les mouvements sur 2020 portent sur l'affectation du goodwill sur Effia en droits contractuels pour -98M€.

Les acquisitions 2019 concernent essentiellement STEMI (82 M€), Parking Cathédrale SA (63 M€) et Parking de l'Esplanade SA (12 M€) acquises par Keolis, ainsi que Railtraxx (12 M€) par TFMM. Les cessions portent sur Euromatic. La ligne « Autres variations » est impactée par l'affectation du goodwill en immobilisations incorporelles (concessions, brevets et droits) sur Keolis Santé.

### 3.4 AUTRES ÉLÉMENTS

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

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2020	30/06/2019	Variation
Sous-traitance	-2 932	-2 988	56
Péages Eurotunnel et autres	-373	-448	75
Autres achats et charges externes	-2 422	-2 961	540
Énergies de traction	-259	-334	75
<b>Achats et charges externes</b>	<b>-5 985</b>	<b>-6 731</b>	<b>746</b>

A la clôture de l'exercice, les principaux écarts d'acquisition enregistrés par le groupe sont les suivants :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2020	31/12/2019	Variation
Keolis	630	729	-98
SNCF Voyageurs(*)	404	418	-14
Marchandises & Logistique	1 351	1 354	-3
<i>dont UGT Geodis</i>	<i>1 122</i>	<i>1 125</i>	<i>-3</i>
<i>dont UGT Gestionnaires d'actifs</i>	<i>197</i>	<i>197</i>	<i>0</i>
<i>dont Autres entreprises ferroviaires</i>	<i>32</i>	<i>32</i>	<i>0</i>
Corporate SNCF(**)	0	11	-11
<b>Total</b>	<b>2 386</b>	<b>2 513</b>	<b>-127</b>

(\*) dont Eurostar pour 348 M€ (373 M€ en 2019)

(\*\*) dont Ouicar pour 11 M€ en 2019 transféré de Corporate vers SNCF Voyageurs au 1er janvier 2020.

Pour les regroupements d'entreprises réalisés, le groupe a opté pour la méthode du goodwill partiel. Autrement dit, le groupe n'a comptabilisé au bilan que l'écart d'acquisition qui lui est attribuable sans tenir compte d'une part attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires).

## 4.2 IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION

### 4.2.1 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles se ventilent comme suit par catégories :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2020			31/12/2019		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immeubles de placement	305	-21	284	312	-24	288
Terrains et constructions	25 526	-11 361	14 165	24 537	-10 957	13 581
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	56 784	-23 464	33 320	55 702	-23 043	32 659
Instal. technique, électrique, télécom. et de signalisation, matériel, outillage, et autres immobilisations (ITMO et autres)	29 965	-14 598	15 367	29 497	-14 071	15 426
Matériel de transport(*)	34 908	-22 741	12 168	34 758	-22 462	12 296
Immobilisations corporelles en cours	14 641	-16	14 625	14 877	-21	14 857
<b>TOTAL HORS SUBVENTIONS</b>	<b>162 129</b>	<b>-72 201</b>	<b>89 928</b>	<b>159 684</b>	<b>-70 578</b>	<b>89 107</b>
Subventions d'investissement	51 905	-13 678	38 228	50 471	-13 038	37 433
<b>TOTAL</b>	<b>110 224</b>	<b>-58 523</b>	<b>51 701</b>	<b>109 213</b>	<b>-57 539</b>	<b>51 674</b>

(\*) dont matériel de transport en cours pour 1 125 M€ (965 M€ en 2019).

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

<i>en millions d'euros</i>	Immeubles de placement	Terrains et constructions	Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	Instal. technique, électrique, télécom. et de signalisation, matériel, outillage, et autres immobilisations (ITMO et autres)	Matériel de transport (*)	Immobilisations corporelles en cours	Subventions d'investissement	Total net de subvention
<b>Valeur nette comptable au 01/01/2019</b>	<b>298</b>	<b>13 203</b>	<b>31 222</b>	<b>15 545</b>	<b>12 265</b>	<b>12 678</b>	<b>-34 809</b>	<b>50 401</b>
Acquisitions	0	34	0	176	1 220	6 627	-3 133	4 924
Cessions	-9	-47	0	-7	-40	-1	2	-101
Dotations nettes aux amortissements	-1	-599	-1 075	-1 092	-1 280	0	1 302	-2 744
Pertes de valeur	0	-43	0	-7	-18	14	0	-55
Variation de périmètre	0	36	0	6	199	-6	26	261
Ecart de conversion	0	3	0	4	52	0	1	60
Autres variations	0	995	2 512	801	-101	-4 456	-823	-1 072
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2019</b>	<b>288</b>	<b>13 581</b>	<b>32 659</b>	<b>15 426</b>	<b>12 296</b>	<b>14 857</b>	<b>-37 433</b>	<b>51 674</b>
<i>Dont immobilisations en location financement</i>	<i>0</i>	<i>52</i>	<i>0</i>	<i>4</i>	<i>658</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>714</i>
Acquisitions	0	7	0	67	415	2 415	-1 800	1 105
Cessions	-5	-3	0	-1	-4	0	0	-13
Dotations nettes aux amortissements	1	-327	-545	-555	-536	0	663	-1 300
Pertes de valeur	0	14	0	0	3	3	0	20
Variation de périmètre	0	521	-534	6	0	1	0	-6
Ecart de conversion	0	-4	0	-7	-71	0	2	-79
Autres variations	0	376	1 739	431	65	-2 651	340	300
<b>Valeur nette comptable au 30/06/2020</b>	<b>284</b>	<b>14 165</b>	<b>33 320</b>	<b>15 367</b>	<b>12 168</b>	<b>14 625</b>	<b>-38 228</b>	<b>51 701</b>

(\*) y compris matériel de transport en cours

Le détail des principales acquisitions et dotations aux amortissements de la période sont indiquées en notes 4.2.3 et 4.2.4, et les impacts en compte de résultat des pertes de valeur sont détaillés en note 4.3.

Les autres variations correspondent principalement à la mise en service des immobilisations achevées,

précédemment comptabilisées en immobilisations en cours.

Le détail des subventions appelées sur la période est indiqué en note 4.2.3. Les autres variations de subventions de la période correspondent aux subventions appelées d'avance sur la période chez SNCF Réseau.

#### 4.2.2 Contrats de location

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

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2020			31/12/2019		
	Brut	Amortissements et dépréciations	Net	Brut	Amortissements et dépréciations	Net
Terrains et constructions	3 092	-916	2 176	2 969	-717	2 252
Matériel de transport	2 281	-813	1 468	2 226	-667	1 559
Autres	221	-87	134	219	-81	138
<b>TOTAL</b>	<b>5 593</b>	<b>-1 816</b>	<b>3 778</b>	<b>5 413</b>	<b>-1 465</b>	<b>3 948</b>

Les contrats de location de « Terrains et constructions », correspondent principalement aux contrats de location de bâtiments (entrepôts, boutiques, bureaux...), les contrats de location de « Matériels de transport » comprennent les contrats liés au matériel de transport ferroviaire et routier (Bus, rames de train, locomotives, voitures...).

Les contrats de location de biens « Autres » correspondent essentiellement aux matériels techniques utilisés dans le cycle d'exploitation et présentant un enjeu financier jugé significatif.

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

<i>en millions d'euros</i>	Terrains et constructions	Matériel de transport	Autres	Total
<b>Valeur nette comptable au 01/01/2019</b>	<b>2 436</b>	<b>1 605</b>	<b>127</b>	<b>4 169</b>
Mise en place de nouveaux contrats de location	366	338	66	769
Effet des fins et résiliations anticipées des contrats de location	-17	-1	0	-18
Dotations aux amortissements	-495	-419	-51	-966
Variations de périmètre	-12	30	-5	12
Autres variations (modifications de contrats, réévaluations d'hypothèses...)	-26	6	1	-19
<b>Valeur nette comptable au 31/12/2019</b>	<b>2 252</b>	<b>1 559</b>	<b>138</b>	<b>3 948</b>
Mise en place de nouveaux contrats de location	232	136	24	392
Effet des fins et résiliations anticipées des contrats de location	-25	-1	-1	-26
Dotations aux amortissements	-268	-211	-28	-507
Pertes de valeur				0
Variations de périmètre	12	-21	-1	-10
Autres variations (modifications de contrats, réévaluations d'hypothèses...)	-27	5	2	-19
<b>Valeur nette comptable au 30/06/2020</b>	<b>2 176</b>	<b>1 468</b>	<b>134</b>	<b>3 778</b>

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

### 4.2.3 Investissements

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

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2020	30/06/2019
Immobilisations incorporelles	-154	-171
Immobilisations corporelles	-2 905	-3 398
<b>Total acquisitions</b>	<b>-3 059</b>	<b>-3 569</b>
Variation BFR d'investissement	26	-18
<b>Flux d'investissement corporels et incorporels</b>	<b>-3 033</b>	<b>-3 587</b>

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

– des dépenses d'investissements chez SNCF Réseau au titre des infrastructures ferroviaires, comprenant :

- 1 867 M€ de production directe ;
- 24 M€ d'opérations de gros entretien ;
- 14 M€ d'acquisitions directes ;
- 44 M€ d'intérêts d'emprunts capitalisés.

– l'acquisition et les aménagements et agencements effectués dans les gares et les bâtiments pour un total de 391 M€ (dont travaux relatifs à la Tangentielle Ouest, extension ou adaptation des ateliers de maintenance pour l'accueil des rames Régiolis ou Régio2N, construction d'un nouvel outil industriel dans le technicentre d'Hellemmes),

– l'acquisition et la rénovation de matériel ferroviaire et routier pour un total de 397 M€ (dont acquisition de nouvelles automotrices Transilien (NAT), rames Océanes, TGV du futur, TGC UFC, rames Eurostar, wagons, transconteneurs, conteneurs, rénovations de TGV et automotrices électriques).

Le montant des subventions d'investissements reconnu sur la période pour financer les immobilisations s'élève à 1 800 M€ dont 80 M€ pour le matériel ferroviaire et 1 720 M€ pour les installations fixes et projets d'infrastructure ferroviaires (de développement et de régénération). La différence avec le montant des subventions reçues correspond principalement à la variation de BFR des créances de subventions d'investissements sur la période.

### 4.2.4 Dotations aux amortissements

Les dotations aux amortissements se détaillent de la façon suivante :

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2020	30/06/2019	Variation
Dotations aux amortissements - Immobilisations incorporelles	-209	-182	-27
Dotations aux amortissements - Immobilisations corporelles	-1 952	-1 967	15
Dotations aux amortissements - Droits d'utilisation	-507	-466	-41
Subventions reprises en résultat	663	651	12
Reprise des passifs liés à des immobilisations de concession hors IFRIC 12	25	79	-55
<b>Dotations aux amortissements</b>	<b>-1 980</b>	<b>-1 884</b>	<b>-95</b>

### 4.2.5 Résultat de cession d'actifs

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

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2020	30/06/2019	Variation
Cession d'actifs incorporels	-1	-3	2
Cession d'actifs corporels	58	43	15
Cession des droits d'utilisation	3	0	3
Cession d'actifs financiers	1	-9	10
<b>Résultat de cession d'actifs</b>	<b>61</b>	<b>31</b>	<b>29</b>

Au 30 juin 2020, les résultats de cession d'actifs corporels sont principalement liés aux cessions de différents ensembles et biens immobiliers de SNCF Réseau pour 41 M€ notamment suite à la cession de la Gare des Mines située dans le 18<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, et de ICF-NOVEDIS pour 4 M€.

### 4.3 TESTS DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

Les impacts au compte de résultat sont les suivants :

en millions d'euros	30/06/2020	30/06/2019	Variation
Immobilisations corporelles et incorporelles	-13	-5	-8
Ecart d'acquisition	0	-1	1
Provision pour risques et charges	0	0	0
<b>Pertes de valeur</b>	<b>-13</b>	<b>-6</b>	<b>-7</b>

#### 4.3.1 Éléments de contexte

Au cours du 1er semestre 2020, la crise sanitaire COVID 19 s'est traduite par une chute des prévisions d'activité conduisant à revoir la trajectoire financière des principaux métiers du Groupe en tenant compte notamment des effets suivants :

- Une baisse d'activité impactant défavorablement le chiffre d'affaires par rapport à la trajectoire prévisionnelle ;
- Des dépenses de sécurité et de mise en conformité des installations (en opex et en capex) utilisées par les clients et le personnel ;
- Une hausse du montant des créances échues non réglées ;

Les éléments précités ont conduit à la mise en œuvre d'un test de valeur des actifs de la plupart des UGT du Groupe conformément à la norme IAS 36 qui prescrit la mise en œuvre d'un test de valeur :

- Au moins une fois par an pour les écarts d'acquisition (goodwill) et les actifs incorporels à durée de vie indéterminée ;
- Dès l'existence d'un indice montrant qu'un actif ait pu perdre de la valeur, pour les autres valeurs d'actifs immobilisés.

Les estimations et hypothèses utilisées dans le cadre de ces tests sont établies dans un contexte d'incertitudes et de difficultés d'appréciation en lien avec la durée de la crise, ses incidences, les enjeux liés à la concurrence et à la demande des principaux clients.

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

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

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

##### 4.3.2.1 UGT Geodis

Sur le total des écarts d'acquisition net des dépréciations, 1 122 M€ (1 125 M€ au 31 décembre 2019) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Geodis qui regroupe les activités de logistique et de transport de marchandises du métier Marchandises et Logistique. Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT.

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

	2020	2019
Secteur	Marchandises & Logistique	SNCF Logistics
UGT	Geodis	Geodis
Actif testé	1 562 M€	1 555 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Source retenue		
Taux d'actualisation (mini - maxi)	7,2% - 8,5%	6,8% - 7,8%
Taux de croissance long terme	1,80%	1,90%

Au 30 juin 2020, le test réalisé permet de justifier la valeur comptable de l'actif de l'UGT. Les tests de sensibilité réalisés sur le taux d'actualisation ( $\pm 50$  bp), le taux de croissance long terme ( $\pm 10$  bp) ainsi que le taux de marge opérationnelle ( $\pm 50$  bp) sont de nature à conforter l'analyse réalisée.

##### 4.3.2.2 UGT Keolis

Sur le total des écarts d'acquisition, 630 M€ (729 M€ au 31 décembre 2019) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Keolis qui regroupe tous les métiers entrant dans des solutions de transport multimodal de voyageurs du secteur Keolis. Par ailleurs, les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéfinie affectées à cette UGT s'élèvent à 83 M€ (53 M€ au 31 décembre 2019) et consistent pour l'essentiel en des marques et des agréments. Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT. Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2020	2019
Secteur	Keolis	Keolis
UGT	Keolis	Keolis
Actif testé	1 654 M€	1 813 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Source retenue		
Taux d'actualisation (mini - maxi)	5,9% - 6,9%	5,5% - 6,5%
Taux de croissance long terme	1,80%	1,90%

Aucune dépréciation n'a été constatée au 30 juin. Les tests de sensibilité réalisés sur le taux d'actualisation ( $\pm 50$  bp) et le taux de croissance long terme ( $\pm 50$  bp) montrent une variation de  $\pm 332$  M€ sur la valeur recouvrable ( $\pm 437$  M€ en 2019). Le test de sensibilité

réalisé sur le taux de marge opérationnelle ( $\pm 50$  bp) montre une variation de  $\pm 430$  M€ sur la valeur recouvrable ( $\pm 402$  M€ en 2019).

#### 4.3.2.3 UGT Gestionnaires d'actifs

Sur le total des écarts d'acquisition, 197 M€ (197 M€ au 31 décembre 2019) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Gestionnaires d'actifs.

Le test réalisé, sur la base d'une valeur d'utilité, aboutit à une valeur recouvrable supérieure à la valeur nette comptable. Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2020	2019
Secteur	Marchandises & Logistique	SNCF Logistics
UGT	Gestionnaires d'actifs	Gestionnaires d'actifs
Actif testé	1 831 M€	1 812 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 5 ans + année normative actualisée à l'infini
Source retenue		
Taux d'actualisation (mini – maxi)	3,6% - 4,1%	3,9% - 4,5%
Taux de croissance long terme	2,00%	2,00%

Aucune dépréciation n'a été constatée, la valeur recouvrable étant supérieure à la valeur de l'actif testé. Les tests de sensibilité effectués sur le taux d'actualisation ( $\pm 50$  bp), le taux de croissance long terme ( $\pm 50$  bp) ainsi que le taux de marge opérationnelle ( $\pm 50$  bp) sont de nature à conforter l'analyse réalisée.

#### 4.3.2.4 UGT Eurostar

Sur le total des écarts d'acquisition, 348 M€ (373 M€ au 31 décembre 2019) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Eurostar qui regroupe tous les métiers de transport de voyageurs transmanche du secteur Voyages SNCF. Par ailleurs, les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéfinie affectées à cette UGT s'élevaient à 255 M€ (273 M€ au 31 décembre 2019) et consistent pour l'essentiel en des marques. Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT.

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

	2020	2019
Secteur	Voyageurs	Voyages SNCF
UGT	Eurostar	Eurostar
Actif testé	1 811 M€	2 031 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
	Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini	Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini
Source retenue		
Taux d'actualisation (mini – maxi)	7,0% - 8,1%	6,2% - 7,1%
Taux de croissance long terme	1,80%	1,90%

Les prévisions de flux de trésorerie de l'activité utilisées pour apprécier la valeur recouvrable des actifs, issues d'un Information Memorandum dans le cadre du projet de financement Grand Slam approuvé par le Conseil d'Administration le 19 juin 2020 reposent sur des hypothèses structurantes telles que :

- L'évolution des produits du trafic intégrant un effet de rattrapage après le ralentissement lié à la crise du Covid-19 – scénario en U.
- Le montant des charges (personnel, achats, ...) qui font l'objet pour certaines d'entre elles de plans de performance.
- La trajectoire de péages.
- Le positionnement de l'arrivée de la concurrence ferroviaire.
- Le niveau d'investissement pour le renouvellement de la flotte tenant compte des plans de performance liés à l'optimisation de l'utilisation des rames et à l'arrivée de nouveaux matériels et de l'arrivée de la concurrence.

La valeur terminale est calculée en extrapolant le taux cible de marge opérationnelle sur le chiffre d'affaires tel qu'il ressort de la nouvelle trajectoire établie en juin 2020 et tient compte de l'hypothèse retenue quant au positionnement de l'arrivée de la concurrence ferroviaire.

Ces estimations et ces hypothèses sont effectuées dans un contexte de difficulté d'appréciation des incidences de la crise du Covid-19 ainsi que celles des enjeux liés à la concurrence multimodale (aérien notamment low cost), à l'arrivée d'une concurrence ferroviaire, au Brexit (sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne) réalisé le 31 janvier 2020 et accompagné d'une phase transitoire d'un an.

Aucune dépréciation n'a été constatée, la valeur recouvrable étant supérieure à la valeur de l'actif testé.

Par ailleurs, les tests de sensibilité réalisés confortent la valeur de l'actif économique au 30 juin 2020 :

- Une variation de  $\pm 100$  bp du taux de marge opérationnelle sur l'année normative aurait un effet de  $\pm 89$  M€ sur la valeur recouvrable ( $\pm 130$  M€ en 2019) ;

- Une variation de ± 10 M€ des investissements en année normative aurait un effet de ± 85 M€ sur la valeur recouvrable (± 132 M€ en 2019) ;
- Un décalage de 1 an de la date d'entrée de la concurrence sur le marché entraînerait une variation d'environ ± 215 M€ de la valeur recouvrable (± 151 M€ en 2019) ;
- Une variation du taux d'actualisation de ± 25 bp entraînerait une variation de ± 80 M€ de la valeur recouvrable (± 122 M€ en 2019) ;
- Une variation de ± 10 bp du taux de croissance sur l'année normative aurait un effet de ± 20 M€ sur la valeur recouvrable (± 32 M€ en 2019 pour ± 10 bp).

Une baisse complémentaire de la marge opérationnelle d'environ 2% en année normative conduirait à une valeur d'utilité égale à la valeur nette comptable. Néanmoins d'autres actions seraient mises en œuvre par le management pour minimiser les effets d'une telle baisse.

A l'inverse, cette baisse de la marge opérationnelle aurait un effet favorable sur le passif financier relatif à la promesse d'achat consentie par SNCF Mobilités.

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

### 4.3.3 UGT présentant des indices de perte ou de reprise de valeur en 2020 et/ou en 2019

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

Dans le contexte de la réforme ferroviaire et de l'annonce de l'État concernant les mesures financières associées, avec notamment la modération de l'indexation des péages au niveau de l'indice des prix à la consommation, la Direction a mis à jour le plan stratégique de l'Activité TGV, qui a été approuvé par le Conseil d'administration du 26 juillet 2018.

La trajectoire financière de ce plan a tenu compte en particulier de la nouvelle indexation des péages, des scénarii d'ouverture à la concurrence, des gains de performance additionnels, ainsi qu'une nouvelle projection des prélèvements fiscaux de CST/TREF en lien avec les évolutions attendues de l'activité Intercités.

Les éléments mentionnés ci-dessus, et tout particulièrement la nouvelle indexation des péages, ont une incidence forte sur la marge opérationnelle de l'activité TGV et ont constitué des indices de reprise de perte de valeur. La Direction a, par conséquent, mis en œuvre à fin juin 2018 un test de valeur qui a conduit à la détermination d'une valeur d'utilité significativement supérieure à la valeur nette comptable des actifs de l'UGT TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys).

La dépréciation constatée lors des exercices précédents et dont la valeur résiduelle s'élevait à 3193 M€, dont 3160 M€ sur le secteur Voyages SNCF et 33 M€ au titre des actifs de support du Corporate, a de ce fait été intégralement reprise au 30 juin 2018.

Au cours du 1er semestre 2020 de nouveaux éléments d'évolution conduisent Voyages SNCF à revoir sa trajectoire financière, notamment :

- les effets défavorables sur le chiffre d'affaires du mouvement social, débuté le 5 décembre 2019 et poursuivi sur les premiers mois de l'année 2020, en opposition à la Réforme des retraites ;

- le repli de l'activité suite aux conséquences de la crise sanitaire liée au Covid-19 et des mesures de confinement décidées par les autorités publiques

Les événements cités ci-avant conduisent à une révision à la baisse de la trajectoire financière de Voyages SNCF et constituent un indice de perte de valeur.

En conséquence, Voyages SNCF a procédé à un test de valeur sur les actifs de l'UGT TGV avec les principales hypothèses suivantes :

- Un scénario de reprise normale de l'activité post-covid 2019 à partir de 2022.
- Un plan de productivité sur les capex et opex tenant compte des conséquences de la crise sanitaire.
- Une date d'arrivée de la concurrence ferroviaire dès mi-juin 2021, contre 2024 sur le PS 2018 V2 et intensification avec plus d'entrants déclarés
- Une prise en compte d'un effet aérien positif notamment dans le contexte post crise sanitaire.

Les autres éléments méthodologiques pour déterminer la valeur recouvrable au 30 juin 2020 sont rappelés ci-après :

2020	
Secteur	Voyageurs
	TGV France et Europe (à l'exclusion d'Eurostar et Thalys)
UGT	5 761 M€
Actif testé	5 761 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
	Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini
Source retenue	6,6% - 7,7 %
Taux d'actualisation (mini – maxi)	1,80%
Taux de croissance long terme	1,80%

Au 30 juin 2020, le test réalisé permet de justifier la valeur comptable de l'actif de l'UGT. Les tests de sensibilité réalisés sur le taux d'actualisation (± 50 bp), le taux de croissance long terme (± 10 bp) ainsi que le taux de marge opérationnelle (± 50 bp) sont de nature à conforter l'analyse réalisée.

#### 4.3.3.2 UGT Gares & Connexions

Au 30 juin 2020, suite à la mise en œuvre de la réforme, et dans le cadre de la mise en place du nouveau plan stratégique du groupe, la nouvelle SA SNCF Gares & Connexions a retravaillé son plan d'affaires, sur un périmètre consolidé intégrant les actifs apportés par SNCF Réseau au 1<sup>er</sup> janvier 2020. Ce plan d'affaires réajusté prend en compte notamment :

- les effets périmètre liés à la réforme ferroviaire (cf. périmètre apporté par SNCF Réseau),
- les effets de la crise Covid sur la reprévision 2020 et sur le plan d'affaires (surcoûts d'investissements et diminution à court et moyen-terme des recettes de concessions en lien avec la diminution de fréquentation des commerces en gare)

– certains efforts de productivité portant sur la trajectoire d'Opex et de Capex, pour contenir les impacts financiers liés à la grève de fin 2019 et à la crise Covid.

Les hypothèses de détermination de la valeur d'utilité sont reprises ci-après :

<b>2020</b>	
Secteur	<b>SNCF Gares &amp; Connexions</b>
UGT	<b>Gares &amp; Connexions</b>
Actif testé	<b>3 005 M€</b>
Base retenue pour la valeur recouvrable	<b>Valeur d'utilité</b>
<b>Plan 10 ans</b>	
<b>+ année normative actualisée à l'infini</b>	
Source retenue	
Taux d'actualisation (mini – maxi)	<b>4,9% - 5,7 %</b>
Taux de croissance long terme	<b>1,80%</b>

Cette trajectoire financière amendée permet de confirmer l'absence d'indice de perte de valeur et de confirmer les valeurs nettes comptables des actifs de l'UGT Gares & Connexions à fin juin 2020.

Cette position devra être confirmée par les éléments financiers attendus au second semestre 2020 pour la clôture annuelle des comptes.

#### **4.3.3.3 UGT Intercités et UGT Direction Affrètement Voyageurs (DAV)**

La convention d'exploitation signée le 27 février 2017 et couvrant la période 2016-2020 arrive à son terme au 31 décembre 2020.

Pour l'année 2021 et au-delà, les négociations pour la mise en place d'une nouvelle convention d'exploitation n'ont pas encore abouti, à ce stade, une prolongation d'un an serait à l'étude.

En conséquence, le test de valeur des actifs se fonde à ce stade sur la convention 2016-2020 et sa trajectoire financière annexée, qui, en cas d'arrêt de la convention :

- prévoit un principe de garantie et d'indemnisation par l'État des investissements sur le matériel roulant réalisés à compter de 2011;
- ne prévoit pas de clause de garantie et d'indemnisation de la valeur des investissements en matériel roulant antérieurs à 2011;
- ne prévoit pas d'indemnisation au titre du composant amiante;
- ne précise pas le sort des autres actifs (cf. installation fixes hors ISM)

Au 31 décembre 2019, la valeur nette des actifs non couverts par une garantie d'indemnisation en cas d'arrêt de la convention (voir ci avant) est intégralement dépréciée.

Au 30 juin 2020, la dégradation d'activité induite par la crise sanitaire COVID 19, le manque de visibilité sur la trajectoire post 2020 et la hausse des taux d'actualisation conduisent à conserver une dépréciation équivalente à la VNC des actifs non couverts par la convention à la clôture.

La valeur nette des actifs testés et les hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

<b>2019</b>	
Secteur	Intercités
UGT	Intercités
Actif testé	Non significatif
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
Source retenue	Convention 2016-2020
Taux d'actualisation (mini – maxi)	5,2% - 6,0%
Taux de croissance long terme	Non applicable

NB : L'activité du périmètre « Matériel tracté » de la division Affrètement Voyageurs de SNCF Voyages a été reprise au 1er janvier 2018 par Intercités, occasionnant le transfert d'engins de matériel roulant pour une VNC de 8,5 M€. Une nouvelle UGT DAV (non conventionnée) a été identifiée pour regrouper et tester la valeur de ces actifs. Compte tenu d'une marge opérationnelle négative sur cette UGT, Intercités a comptabilisé une dépréciation de 8,5 M€ à fin juin 2018.

#### **4.3.3.4 UGT Infrastructure**

Au premier semestre 2020, les indices de variation de valeur suivants ont été identifiés :

- Impacts de la crise sanitaire COVID 19 (chiffre d'affaires, investissements et besoin en fonds de roulement) ;
- Risque de révision à la baisse de la trajectoire du fonds de concours.

Le test de valeur réalisé dans ce contexte d'incertitudes conduit à ne pas déprécier la valeur des actifs de l'UGT Infrastructure au 30 juin 2020.

Ce test repose sur des flux de trésorerie issus de la trajectoire financière du nouveau plan stratégique du Groupe SNCF, qui intègre notamment les effets de :

- La crise sanitaire,
- L'ouverture à la concurrence des trafics voyageurs,
- L'impact des plans d'économies initiés par le Groupe SNCF,
- Les investissements additionnels nécessaires à la restauration de la consistance du réseau,
- La révision de la trajectoire de subventions de régénération perçues via le fond de concours.

Des scénarios de plan stratégique ont été présentés pour information au conseil d'administration du 24 juin 2020.

Ces scénarios qui représentent les meilleures évaluations de la trajectoire financière de SNCF Réseau à date, seront actualisés dans les prochains mois.

Des travaux sont en cours entre la SNCF et l'État afin de définir les mesures de soutien de financement permettant de conforter la consistance du réseau ferré national et d'assurer les flux nécessaires au maintien de la valeur des actifs au bilan de SNCF Réseau. L'issue de ces travaux est attendue avant la fin de l'année.

Les autres éléments méthodologiques pour déterminer la valeur recouvrable au 30 juin 2020, ainsi que les différentes hypothèses clés sont rappelés ci-après :

	2020	2019
Secteur	<b>SNCF Réseau</b>	<b>SNCF Réseau</b>
UGT	<b>Infrastructure</b>	<b>Infrastructure</b>
Actif testé	<b>31,4 Mds€</b>	<b>31,6 Mds€</b>
Base retenue pour la valeur recouvrable	<b>Valeur d'utilité</b>	<b>Valeur d'utilité</b>
	<b>Contrat de performance prolongé jusqu'en 2030 + année normative actualisée à l'infini</b>	<b>Contrat de performance prolongé jusqu'en 2030+ année normative actualisée à l'infini</b>
Source retenue		
Taux d'actualisation (mini - maxi)	<b>5,0% - 5,9 %</b>	<b>5,05 % - 5,15 %</b>
Taux de croissance long terme	<b>1,80%</b>	<b>1,70%</b>

La méthodologie retenue est identique à celle appliquée lors du précédent test de valeur réalisé en 2019 :

- Les flux prévisionnels actualisés sont calculés sur les années de la trajectoire économique issue du contrat de performance 2020-2029 avec l'État, mis à jour des nouveaux éléments d'information disponibles, prolongés jusqu'en 2030, qui continue à constituer l'année normative, le réseau étant alors considéré comme stabilisé à cette date à un niveau de performance ou de régénération suffisant permettant d'optimiser le montant de la maintenance ;

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

- La valeur terminale est calculée en projetant à l'infini et au taux de 1,8% les valeurs de l'année normative 2030 et représente 87% de la valeur d'utilité.

- 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 5,3 % (vs. 5,15% au 31 décembre 2019).

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

Ces hypothèses tiennent compte des accords intervenus entre l'entreprise et l'État, issus de la dernière trajectoire économique et financière présentée en Conseil d'administration et qui concernent :

- L'évolution dans l'indexation des péages : limitation de l'augmentation des péages TGV et fret à l'indice IPC (soit 1,75%) en remplacement de l'indexation prévue dans le dernier contrat de performance et parallèlement maintien de l'indexation des tarifs de péages conventionnés, soit

les redevances d'accès TER et TET, conformément au contrat de performance en cours et à la réglementation applicable,

- Concernant la tarification fret, maintien par l'État du mécanisme de compensation dont le montant est augmenté pour prendre en compte l'évolution de l'indexation et le passage au nouveau modèle de coûts du CDI à compter de la tarification 2019,

- Des investissements de régénération additionnels, par rapport au test de fin 2019, programmés à compter de 2020, de l'ordre de 2 Md€ sur la période testée. Ces investissements permettent de confirmer la qualité d'un réseau régénéré en 2030,

- Une montée progressive des financements concernant les dépenses de sécurité et d'accessibilité hors IDF pour atteindre un financement à 100% à partir de 2024,

- Un effort de productivité complémentaire par rapport au contrat de performance de 300 M€ courants en 2026, à réaliser en plus des 1,2 Md € courants de productivité déjà inscrits dans le contrat de performance,

- Le versement de subventions d'investissement par l'Etat au profit de SNCF Réseau affectées au financement des investissements de régénération, pour des montants revus à la baisse par rapport au test de fin 2019, d'un montant de l'ordre de 1,1 Md€. Ces subventions sont issues de l'affectation par l'État de tout ou partie des dividendes perçus de SNCF sur le résultat de ses filiales et complétés le cas échéant par la rétrocession d'une quote-part de produit de l'intégration fiscale du groupe public unifié (GPU). La chronique des montants de subventions d'investissement de régénération pris en compte est basée sur la trajectoire économique et financière du Groupe SNCF.

Les prévisions de trafic à 10 ans concernant les activités voyageurs et fret ont été faites dans le cadre du Groupe SNCF assurant la réciprocité avec les entités concernées.

Il est précisé que l'ART a rendu le 06 février 2020 un avis non conforme concernant l'indexation de la tarification des activités conventionnées au titre de l'horaire de service 2021-2023, tarification publiée le 13 décembre 2019. SNCF Réseau a publié un nouveau projet de tarification des sillons le 5 juin 2020. L'avis de l'ART sur cette nouvelle tarification devrait être publié en août 2020.

Les mesures relatives au nouveau régime de retraite et plus largement au nouveau cadre social issu des accords de branche pour l'activité ferroviaire sont toujours en cours de négociation à la date d'arrêt des comptes et en conséquence, n'ont pu être modélisées.

La valeur nette comptable des actifs de l'UGT Infrastructure s'élève ainsi au 30/06/2020 à 31,4 Md€ contre 31,6 Mds € au 31/12/2019. Ces actifs recouvrent les lignes en service ainsi que les travaux de régénération en cours. Les autres immobilisations en cours (2,1 Md€ au 30 juin 2020 contre 1,9 Md€ au 31 décembre 2019) concernent des investissements de capacité en cours de développement dont la valeur est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique.

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

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

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

– Une variation de +/- 100 M€ de dépenses nettes de régénération annuelles représente une variation de +/- 2 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 versements issus du fonds de concours de l'État représente une variation de +/-1,8 Md€ de la valeur recouvrable.

#### 4.4 PROVISIONS POUR RISQUES ET LITIGES

Les provisions pour risques et charges ont évolué comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	01/01/2020	Dotations de l'exercice	Reprises de l'exercice (utilisées)	Reprises de l'exercice (non utilisées)	Autres variations	30/06/2020	dont courant	dont non courant
Litiges et risques contractuels	230	82	-15	-17	3	282	42	240
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	151	13	-1	0	0	162	26	136
Risques environnementaux	781	52	-14	-5	41	855	0	855
Coûts de restructuration	10	1	-3	0	0	8	4	4
Autres	252	22	-30	-26	-3	215	54	161
<b>Total provisions</b>	<b>1 423</b>	<b>170</b>	<b>-63</b>	<b>-48</b>	<b>41</b>	<b>1 522</b>	<b>126</b>	<b>1 396</b>

##### 4.4.1 Provisions pour risques environnementaux

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

- coûts liés à l'amiante: 689 M€ (622 M€ en 2019).
- coûts de traitement des traverses créosotées : 93 M€ (92 M€ en 2019).
- coûts de dépollution des sites: 59 M€ (54 M€ en 2019),

L'augmentation de la provision relative aux coûts liés à l'amiante s'explique à hauteur de 62 M€ par la réévaluation des coûts de démantèlement du matériel roulant amianté. Elle est comptabilisée à hauteur de 40 M€ en « Autres variations » en contrepartie du composant démantèlement du matériel ferroviaire immobilisé et à hauteur de 22 M€ en contrepartie de la ligne « Variation nette des provisions » du résultat opérationnel courant.

Cette augmentation de la provision s'explique essentiellement par l'augmentation du coût de traitement prévisionnel.

##### 4.4.2 Provisions pour litiges et risques contractuels

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

###### 4.4.2.1 Litiges

###### Litiges en cours

Aucune évolution significative des provisions pour litiges n'est intervenue au cours du premier semestre 2020.

###### 4.4.2.2 Provisions pour contrats déficitaires

La provision pour perte sur contrats a fait l'objet d'une dotation complémentaire de 45M€ au 30 juin 2020. Cette augmentation est due à la réestimation par Keolis de ses pertes sur certains contrats en Allemagne, en lien avec des difficultés opérationnelles persistantes.

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

Les provisions pour risques fiscaux sont constituées des risques fiscaux portant sur les impôts et taxes, les positions fiscales incertaines liées aux impôts sur le résultat sont, quant à elles, comptabilisées en dettes d'exploitation selon la norme IAS12 Impôts sur le résultat.

Les provisions pour risques sociaux sont essentiellement liées au contrôle URSSAF des EPIC SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau, portant sur les exercices 2016, 2017 et 2018 et provisionné dans les comptes au 31 décembre 2019. Cette provision a été ajustée au 30 juin 2020.

## 5. CAPITAUX ET FINANCEMENTS

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

Le Groupe SNCF, à l'instar de toutes les entreprises des secteurs du transport et du tourisme, a été très fortement impacté par les conséquences de la crise sanitaire liée au Covid19 et par les mesures de confinement décidées par les autorités publiques des différents pays dans lesquels il est présent, notamment en France.

En mettant tout d'abord l'activité économique à l'arrêt puis en permettant un redémarrage au ralenti, les mesures prises pour lutter contre la propagation du coronavirus ont eu un impact très important tant sur la trésorerie des entreprises que sur les marchés financiers. Les entreprises ont vu apparaître un accroissement significatif de leur besoin de trésorerie alors que parallèlement les marchés financiers connaissaient une très forte tension, avec quelques jours de fermeture.

#### 5.1.1 Financement et gestion de la trésorerie

Face à cette crise de liquidité et potentiellement de crédit chez certaines filiales et partenaires, le groupe SNCF a mis en œuvre un certain nombre de mesures.

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

Afin d'estimer au plus juste l'impact de la crise sanitaire, la Direction Financements et Trésorerie a élaboré et intégré plusieurs scénarii dans ses outils de prévision de

trésorerie. Les hypothèses retenues ont intégré les pertes potentielles liées à l'atonie de l'activité économique, ainsi que la forte volatilité sur les marchés financiers se répercutant notamment sur les appels de marge hebdomadaire (collatéraux).

La Direction Financements et Trésorerie a également mis en place un nouveau suivi quotidien détaillé de l'évolution de sa trésorerie.

Le niveau de la trésorerie, sa disponibilité et l'autonomie – par rapport aux marchés financiers – qui en découle sont calculés et suivis très régulièrement.

Le niveau de trésorerie disponible et mobilisable au jour le jour, soit 5,46 Mds€ au 30 juin 2020 chez SNCF SA, est jugé très satisfaisant.

#### Réorganisation des circuits de trésorerie.

La Direction Financements et trésorerie a réorganisé les circuits et le suivi de la trésorerie en mettant en place plusieurs actions :

- Accélération de la remontée de cash des filiales dans le cadre de diverses actions dont l'automatisation de la remontée de cash au sein de certaines filiales, l'intégration dans le cash pool de filiales cash positives, etc... ;
- Optimisation du BFR des filiales tant du point de vue opérationnel que financier avec des opérations de monétisation / titrisation de créances, par exemple : la titrisation d'une créance CICE détenue par SNCF mère tête d'intégration fiscale a ainsi permis une amélioration de la trésorerie de 306 M€. La totalité des risques et avantages attachés à cette créance ont été transférés à l'établissement bancaire contrepartie de l'opération de titrisation ;
- Suivi détaillé de la situation de trésorerie des filiales non cash poolées et accompagnement des filiales afin de pallier leur risque de crédit.

#### Elargissement des sources de financement

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

- programme Euro Commercial Paper (ECP) d'un montant maximum de 5 Mds€ ;
- programme de Titres négociables à court terme (NEU CP) d'un montant maximum de 3 Mds€
- programme Euro Medium Term Note (EMTN) d'un montant maximum de 12 Mds€ ;

Il dispose également d'une facilité de crédit renouvelable (Revolving Credit Facility – RCF) d'un montant de 3,5 Mds€, entièrement disponible, contractée auprès des 20 banques partenaires du Groupe. Cette ligne n'a fait l'objet d'aucun tirage.

A date, un montant total de 4,3 Mds€ a été levé par SNCF SA en 9 opérations au titre du financement long terme, représentant 61,2% du programme d'émission 2020 sur une maturité moyenne de 10,95 ans. Ces opérations se composent de 8 émissions obligataires pour un montant nominal de 4 Mds€ et de la titrisation d'une créance CICE pour 306 M€.

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

Pour se prémunir des risques de variations des cours de produits pétroliers ou autres matières achetées pour sa production, le Groupe a usage de recourir à l'utilisation d'instruments financiers dérivés fermes ou optionnels.

Le contexte incertain de la crise sanitaire Covid 19 pouvant potentiellement remettre en cause le caractère hautement probable des transactions, une analyse des transactions futures couvertes a été menée afin de vérifier si elles restaient hautement probables.

Cette analyse n'a pas mis en évidence de remise en cause des relations de couverture concernées.

Le risque concernant les flux futurs relatifs aux emprunts couverts en CFH a été jugé très faible, le financement du groupe étant principalement assuré par sa maison mère SNCF SA qui se refinance sur les marchés internationaux de capitaux sous la forme majoritairement d'émissions obligataires publiques ou privées. L'analyse menée auprès des entités se finançant partiellement par dette bancaire n'a pas identifié de renégociation de flux contractuels pouvant entraîner une déqualification des relations de couverture.

Parallèlement, le groupe s'est assuré que les impacts de la crise Covid 19 n'ont pas conduit à remettre en cause certains engagements ou covenants pouvant être présents dans des contrats d'emprunts bancaires. L'analyse menée a permis d'écarter le risque de non-respect des covenants au 30 juin 2020.

#### 5.1.3 Gestion du risque de crédit

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

Le risque de crédit vis-à-vis des établissements de crédit découle des dépôts et instruments financiers dérivés qui sont détenus auprès de ces sociétés. Aucune augmentation du niveau de risque n'a été constatée. Toutefois, la Direction Financements et Trésorerie a choisi, afin de limiter le risque potentiel, et, en complément des procédures de contrôle interne en place, de modifier les contrats cadre régissant les conventions de collatéralisation avec les contreparties de manière à procéder à des appels de marge hebdomadaires et non plus mensuels.

En application de la norme IFRS 9, les pertes attendues sur les créances sont à apprécier notamment à travers la prise en compte d'informations prospectives, y compris lorsqu'elles sont d'ordre macroéconomique. Le groupe a ainsi revu l'impact des éventuels retards de paiement liés à la crise Covid 19. L'analyse menée n'a pas permis d'identifier de risque de crédit complémentaire significatif. En effet, à la date d'arrêt des comptes au 30 juin 2020, aucune défaillance majeure n'a été constatée.

## 5.2 COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET

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

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2020	30/06/2019	Variation
<b>Résultat de juste valeur et couverture</b>	<b>-4</b>	<b>-95</b>	<b>91</b>
Gains et pertes sur instruments dérivés	-259	-143	-116
Gains et pertes sur éléments couverts en juste valeur	230	2	228
Gains et pertes sur instruments de capitaux propres à la juste valeur par résultat	7	-1	8
Gains et pertes sur instruments de dette à l'actif à la juste valeur par résultat	0	2	-2
Gains et pertes sur passifs financiers à la juste valeur par résultat	2	0	2
Autres gains et pertes de juste valeur	18	43	-25
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>-457</b>	<b>-745</b>	<b>288</b>
<i>Dont produits et charges d'intérêts sur actifs financiers au coût amorti</i>	<i>420</i>	<i>43</i>	<i>378</i>
<i>Dont produits et charges d'intérêts sur passifs financiers au coût amorti</i>	<i>-906</i>	<i>-828</i>	<i>-78</i>
<b>Autres charges et produits financiers</b>	<b>-86</b>	<b>-72</b>	<b>-14</b>
<i>Dont charges d'intérêts sur les obligations locatives</i>	<i>-73</i>	<i>-71</i>	<i>-2</i>
<b>Coût de l'endettement financier net et autres</b>	<b>-547</b>	<b>-912</b>	<b>365</b>

<i>en millions d'euros</i>	30/06/2020	30/06/2019	Variation
Charges financières	-1 311	-1 137	-174
Produits financiers	764	225	539
<b>Coût de l'endettement financier net et autres</b>	<b>-547</b>	<b>-912</b>	<b>365</b>

5.3 CALCUL DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET

30/06/2020			Instruments financiers					Total	Juste valeur		
Rubrique au bilan et classes d'instruments			A la juste valeur par capitaux propres	A la juste valeur par résultat	Dérivés qualifiés de couverture	Valeur nette comptable au bilan de la classe	Juste valeur de la classe	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	
En millions d'euros	Non courant	Courant	EFN	Au coût amorti							
Créances des partenariats publics privés (PPP)	2 180	268	2 448	-	2 448	-	2 448	2 448	-	2 448	-
Créance sur la Caisse de la dette publique	29 376	2 751	32 127	-	32 127	-	32 127	33 238	-	33 238	-
Cash collatéral actif	-	1 994	1 994	-	1 994	-	1 994	1 994	-	1 994	-
Autres prêts et créances	1 222	82	1 304	-	1 303	0	1 303	1 440	0	1 440	0
Actifs financiers de concession	1 019	245	-	-	1 264	-	1 264	1 183	-	1 183	-
Créances financières de location	9	1	-	-	9	-	9	-	-	-	-
Titres de dettes	162	-	162	-	-	162	162	162	-	78	85
<b>Sous-total instruments de dette</b>	<b>33 967</b>	<b>5 341</b>	<b>38 035</b>	<b>-</b>	<b>39 145</b>	<b>162</b>	<b>39 307</b>	<b>40 466</b>	<b>0</b>	<b>40 380</b>	<b>85</b>
Actifs de retraite	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Placements dans des instruments de capitaux propres	194	0	-	173	-	21	194	194	3	0	191
Instruments de transaction	-	107	107	-	-	107	107	107	7	100	-
Juste valeur positive des dérivés de couverture	1 415	243	1 658	-	-	-	1 658	1 658	-	1 658	-
Juste valeur positive des dérivés de transaction	613	58	671	-	-	671	671	671	-	671	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-	8 490	8 490	-	-	8 490	8 490	8 491	7 156	1 334	0
<b>Total des actifs financiers courants et non courants</b>	<b>36 201</b>	<b>14 240</b>	<b>48 961</b>	<b>173</b>	<b>39 145</b>	<b>9 452</b>	<b>50 427</b>	<b>51 586</b>	<b>7 167</b>	<b>44 143</b>	<b>276</b>
Emprunts obligataires	60 869	6 586	67 455	-	67 306	149	67 455	81 506	-	81 506	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	4 248	166	4 413	-	4 413	-	4 413	4 506	0	4 506	-
Dettes de financement des immobilisations	120	99	219	-	219	-	219	219	-	219	-
<b>Sous-total emprunts</b>	<b>65 236</b>	<b>6 851</b>	<b>72 087</b>	<b>-</b>	<b>71 939</b>	<b>149</b>	<b>72 087</b>	<b>86 231</b>	<b>0</b>	<b>86 231</b>	<b>-</b>
<i>dont :</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- ne faisant pas l'objet d'une couverture	47 910	4 628	52 538	-	52 538	-	52 538	66 319	0	66 319	-
- faisant l'objet d'une comptabilité de flux de trésorerie	13 395	1 841	15 236	-	15 236	-	15 236	15 533	-	15 533	-
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur	3 789	376	4 165	-	4 165	-	4 165	4 230	-	4 230	-
- évalués selon l'option "juste valeur"(*)	143	5	149	-	-	149	149	149	-	149	-
Juste valeur négative des dérivés de couverture	3 556	59	3 615	-	-	-	3 615	3 615	-	3 615	-
Juste valeur négative des dérivés de transaction	544	79	623	-	-	623	623	623	-	623	-
<b>Emprunts et dettes financières</b>	<b>69 337</b>	<b>6 989</b>	<b>76 326</b>	<b>-</b>	<b>71 939</b>	<b>772</b>	<b>76 326</b>	<b>90 469</b>	<b>0</b>	<b>90 469</b>	<b>-</b>
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	-	2 650	2 650	-	2 650	-	2 650	2 649	321	2 328	-
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	1 356	-	-	1 356	-	-	1 356	1 356	-	-	1 356
Obligations locatives	3 027	852	-	-	3 879	-	3 879	-	-	-	-
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	2 232	279	2 511	-	2 511	-	2 511	2 511	-	2 511	-
Subvention financière	5 801	-	5 801	-	5 801	-	5 801	5 801	-	5 801	-
Passifs financiers de concession	8	1	-	-	9	-	9	9	-	9	-
<b>Total des passifs financiers courants et non courants (**)</b>	<b>81 760</b>	<b>10 772</b>	<b>87 288</b>	<b>1 356</b>	<b>86 789</b>	<b>772</b>	<b>92 532</b>	<b>102 795</b>	<b>321</b>	<b>101 117</b>	<b>1 356</b>
<b>Endettement financier net du groupe (***)</b>	<b>42 402</b>	<b>-4 076</b>	<b>38 327</b>	<b>-</b>	<b>45 029</b>	<b>-8 659</b>	<b>1 958</b>	<b>38 328</b>	<b>-6 843</b>	<b>58 148</b>	<b>-85</b>

Le Groupe ne désigne pas d'actifs financiers à la juste valeur par résultat.

(\*) La valeur nominale des dettes enregistrées à la juste valeur sur option est de 124 M€. Ces dettes ont été désignées à la juste valeur lors de la comptabilisation initiale.

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

(\*\*\*) L'État a repris 25 Mds€, en valeur nominale de remboursement, de la dette de SNCF Réseau (voir note 2.1.3).

31/12/2019				Instruments financiers				Total	Juste valeur			
Rubrique au bilan et classes d'instruments				A la juste valeur par capitaux propres	Au coût amorti	A la juste valeur par résultat	Dérivés qualifiés de couverture	Valeur nette comptable au bilan de la classe	Juste valeur de la classe	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
En millions d'euros												
Non courant	Courant	EFN										
Créances des partenariats publics privés (PPP)	2 250	268	2 518	-	2 518	-	-	2 518	2 518	-	2 518	-
Créance sur la Caisse de la dette publique	965	542	1 507	-	1 507	-	-	1 507	1 756	-	1 756	-
Cash collatéral actif	-	1 623	1 623	-	1 623	-	-	1 623	1 623	1 142	480	-
Autres prêts et créances	1 029	84	1 112	-	1 112	0	-	1 112	1 123	1	1 121	2
Actifs financiers de concession	966	53	-	-	1 019	-	-	1 019	1 038	-	1 038	-
Créances financières de location	9	1	-	-	11	-	-	11	-	-	-	-
Titres de dettes	161	-	161	-	-	161	-	161	161	-	77	84
<b>Sous-total prêts et créances</b>	<b>5 380</b>	<b>2 571</b>	<b>6 921</b>	<b>-</b>	<b>7 789</b>	<b>161</b>	<b>-</b>	<b>7 950</b>	<b>8 219</b>	<b>1 143</b>	<b>6 989</b>	<b>87</b>
Actifs de retraite	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Placements dans des instruments de capitaux propres	194	0	-	173	-	20	-	194	194	4	22	168
Instruments de transaction	-	6	6	-	-	6	-	6	6	6	-	-
Juste valeur positive des dérivés de couverture	1 349	148	1 498	-	-	-	1 498	1 498	1 498	-	1 498	-
Juste valeur positive des dérivés de transaction	626	152	778	-	-	778	-	778	778	-	778	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-	7 754	7 754	-	-	7 754	-	7 754	7 754	6 749	1 005	0
<b>Total des actifs financiers courants et non courants</b>	<b>7 562</b>	<b>10 630</b>	<b>16 956</b>	<b>173</b>	<b>7 789</b>	<b>8 719</b>	<b>1 498</b>	<b>18 179</b>	<b>18 448</b>	<b>7 902</b>	<b>10 291</b>	<b>255</b>
Emprunts obligataires	58 826	5 633	64 459	-	64 312	147	-	64 459	75 673	-	75 673	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	3 461	250	3 711	-	3 711	-	-	3 711	3 771	0	3 771	-
Dettes de financement des immobilisations	117	105	223	-	223	-	-	223	223	-	223	-
<b>Sous-total emprunts</b>	<b>62 404</b>	<b>5 989</b>	<b>68 393</b>	<b>-</b>	<b>68 246</b>	<b>147</b>	<b>-</b>	<b>68 393</b>	<b>79 667</b>	<b>0</b>	<b>79 667</b>	<b>-</b>
<i>dont :</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- ne faisant pas l'objet d'une couverture	46 787	4 181	50 968	-	50 968	-	-	50 968	61 913	0	61 912	-
- faisant l'objet d'une comptabilité de flux de trésorerie	11 337	1 771	13 108	-	13 108	-	-	13 108	13 370	-	13 370	-
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur	4 136	34	4 170	-	4 170	-	-	4 170	4 236	-	4 236	-
- évalués selon l'option "juste valeur"(*)	145	2	147	-	-	147	-	147	147	0	147	-
Juste valeur négative des dérivés de couverture	2 860	66	2 925	-	-	-	2 925	2 925	2 925	-	2 925	-
Juste valeur négative des dérivés de transaction	539	125	663	-	-	663	-	663	663	-	663	-
<b>Emprunts et dettes financières</b>	<b>65 803</b>	<b>6 180</b>	<b>71 982</b>	<b>-</b>	<b>68 246</b>	<b>810</b>	<b>2 925</b>	<b>71 982</b>	<b>83 255</b>	<b>0</b>	<b>83 256</b>	<b>-</b>
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	-	2 673	2 673	-	2 673	-	-	2 673	2 673	481	2 192	-
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	1 839	-	-	1 839	-	-	-	1 839	1 839	-	-	1 839
Obligations locatives	3 137	913	-	-	4 050	-	-	4 050	-	-	-	-
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	2 353	279	2 582	-	2 631	-	-	2 631	2 631	-	2 631	-
<b>Total des passifs financiers courants et non courants (**)</b>	<b>73 131</b>	<b>10 045</b>	<b>77 237</b>	<b>1 839</b>	<b>77 601</b>	<b>810</b>	<b>2 925</b>	<b>83 176</b>	<b>90 398</b>	<b>481</b>	<b>88 079</b>	<b>1 839</b>
<b>Endettement financier net du groupe</b>	<b>61 726</b>	<b>-1 444</b>	<b>60 281</b>	<b>-</b>	<b>66 732</b>	<b>-7 888</b>	<b>1 428</b>	<b>60 271</b>	<b>71 293</b>	<b>-7 417</b>	<b>78 797</b>	<b>-87</b>

Le Groupe ne désigne pas d'actifs financiers à la juste valeur par résultat.

(\*) La valeur nominale des dettes enregistrées à la juste valeur sur option est de 124 M€. Ces dettes ont été désignées à la juste valeur lors de leur comptabilisation initiale.

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

### 5.4 RAPPROCHEMENT AVEC LES FLUX DE TRESORERIE DES ACTIVITES DE FINANCEMENT

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

En millions d'euros	31/12/19	Flux de trésorerie liés aux activités de financement							Variations non monétaires					30/06/20
	Total	Émissions d'emprunts	Remboursements d'emprunts	Encaissements / (décaissements) sur créances et dettes PPP	Intérêts financiers nets versés	Remboursement des obligations locatives	Intérêts versés sur obligations locatives	Variation des dettes de trésorerie	Variations de juste valeur	Variation des taux de change	Variations de périmètre	Variation non monétaire des locations	Autres	Total
<b>Passifs (A)</b>	<b>82 697</b>	<b>4 969</b>	<b>-820</b>	<b>-141</b>	<b>-525</b>	<b>-502</b>	<b>0</b>	<b>157</b>	<b>27</b>	<b>-90</b>	<b>-65</b>	<b>392</b>	<b>-27</b>	<b>86 403</b>
Emprunts obligataires	64 459	3 978	-557	0	-123	0	0	0	-302	0	0	0	0	67 455
Emprunts auprès des établissements de crédit	3 711	992	-256	0	7	0	0	0	17	-54	10	0	-13	4 414
Dettes de financement des immobilisations	223	0	-7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	219
Dettes de trésorerie (hors trésorerie passive)	2 192	0	0	0	0	0	0	157	-18	0	-1	0	0	2 329
Obligations locatives	4 050	0	0	0	0	-502	0	0	26	-32	-74	392	18	3 880
Dettes sur engagement de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	1 840	0	0	0	0	0	0	0	-483	0	0	0	0	1 356
Dettes des partenaires publics privés (PPP)	2 631	0	0	-141	0	0	0	0	71	0	0	0	-50	2 511
Juste valeur négative des dérivés de couverture et de transaction	3 589	0	0	0	-78	0	0	0	717	-4	0	0	16	4 239
Subvention financière	0	0	0	0	-332	0	0	0	0	0	0	0	6 132	5 801
<b>Actifs (B)</b>	<b>6 337</b>	<b>0</b>	<b>-495</b>	<b>-138</b>	<b>-122</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>226</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>31 139</b>	<b>36 946</b>
Créance sur la Caisse de la dette publique	1 507	0	-500	0	-4	0	0	0	-7	0	0	0	31 132	32 127
Créances des partenaires publics privés (PPP)	2 518	0	0	-138	0	0	0	0	68	0	0	0	0	2 448
Autres prêts et créances - ICNE	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Dépôts et cautionnements	34	0	6	0	0	0	0	0	0	-1	0	0	0	39
Juste valeur positive des dérivés de couverture et de transaction	2 276	0	0	0	-119	0	0	0	164	0	0	0	7	2 328
<b>Produits et charges financiers (C)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-463</b>	<b>0</b>	<b>-73</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
Charges		0	0	0	-1 020	0	-73	0	0	0	0	0	0	
Produits		0	0	0	557	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>Flux de financement dans l'EFT (A - B + C)</b>	<b>76 359</b>	<b>4 969</b>	<b>-325</b>	<b>-3</b>	<b>-866</b>	<b>-502</b>	<b>-73</b>	<b>157</b>	<b>-198</b>	<b>-89</b>	<b>-65</b>	<b>392</b>	<b>31 166</b>	<b>49 457</b>

En millions d'euros	31/12/18	Flux de trésorerie liés aux activités de financement							Variations non monétaires					30/06/19
	Total	Émissions d'emprunts	Remboursements d'emprunts	Encaissements / (décaissements) sur créances et dettes PPP	Intérêts financiers nets versés	Remboursement des obligations locatives	Intérêts versés sur obligations locatives	Variation des dettes de trésorerie	Variations de juste valeur	Variation des taux de change	Variation des périmètres	Variation non monétaire des locations	Autres	Total
<b>Passifs (A)</b>	<b>75 183</b>	<b>3 726</b>	<b>-629</b>	<b>-141</b>	<b>19</b>	<b>-479</b>	<b>14</b>	<b>110</b>	<b>903</b>	<b>0</b>	<b>145</b>	<b>259</b>	<b>3 834</b>	<b>82 944</b>
Emprunts obligataires	60 239	3 482	-512	0	-54	0	0	0	19	0	0	0	7	63 181
Emprunts auprès des établissements de crédit	2 830	244	-83	0	1	0	0	0	0	0	161	0	-14	3 138
Dettes de financement des immobilisations	493	0	-35	0	0	0	0	0	0	2	0	0	-152	308
Dettes de trésorerie (hors trésorerie passive)	3 912	0	0	0	0	0	0	110	-73	0	0	0	2	3 951
Obligations locatives	0	0	0	0	0	-479	14	0	-1	-1	-16	259	4 121	3 897
Dettes sur engagement de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	1 558	0	0	0	0	0	0	0	145	0	0	0	0	1 703
Dettes des partenaires publics privés (PPP)	2 717	0	0	-141	0	0	0	0	74	0	0	0	23	2 672
Juste valeur négative des dérivés de couverture et de transaction	3 433	0	0	0	72	0	0	0	740	0	0	0	-151	4 093
<b>Actifs (B)</b>	<b>6 586</b>	<b>0</b>	<b>-11</b>	<b>-137</b>	<b>103</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-145</b>	<b>6 408</b>
Créance sur la Caisse de la dette publique	1 520	0	0	0	31	0	0	0	-7	0	0	0	0	1 545
Créances des partenaires publics privés (PPP)	2 650	0	0	-137	0	0	0	0	72	0	0	0	0	2 584
Autres prêts et créances - ICNE	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
Dépôts et cautionnements	43	0	-11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32
Juste valeur positive des dérivés de couverture et de transaction	2 369	0	0	0	71	0	0	0	-54	0	0	0	-145	2 242
<b>Produits et charges financiers (C)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-752</b>	<b>0</b>	<b>-71</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Charges		0	0	0	-898	0	-71	0	0	0	0	0	0	0
Produits		0	0	0	145	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Flux de financement dans l'EFT (A - B + C)</b>	<b>68 596</b>	<b>3 726</b>	<b>-618</b>	<b>-4</b>	<b>-837</b>	<b>0</b>	<b>-56</b>	<b>110</b>	<b>892</b>	<b>0</b>	<b>145</b>	<b>259</b>	<b>3 979</b>	<b>76 536</b>

## 5.5 CAPITAUX PROPRES

Au 1<sup>er</sup> janvier 2020, le capital social de la société mère SA SNCF, entièrement détenu par l'État conformément aux dispositions de l'article L. 2101-1 du code des transports, s'établit à 1 milliard d'euros divisé en 10 millions d'actions de 100 € chacune.

Un reclassement de la ligne Capital vers la ligne Réserves consolidées pour 13 736 M€ a été réalisé en date du 1<sup>er</sup> janvier 2020.

Par ailleurs, les réserves consolidées du groupe SNCF ont augmenté de 25 Mds€ à la suite de la reprise de la dette de SNCF Réseau par l'État (voir note 2.1).

Un dividende d'un montant de 762 M€ a été arrêté par le conseil d'administration de la SA SNCF le 24 juin 2020 et versé en juillet.

En 2019, le dividende arrêté et versé à l'actionnaire en juillet 2019 s'élevait à 537 M€.

## 6. ENGAGEMENTS HORS BILAN

Les principales variations des engagements donnés depuis le 31 décembre 2019 sont les suivantes :

– Les engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire diminuent de 305 M€ en lien notamment avec des livraisons de rames NAT, Regio2N et RER NG pour Transilien, de rames Omnéo Normandie pour Intercités, de rames Régiolis pour TER et de rames TGV pour Voyages SNCF. Les engagements d'investissement de Transilien portant sur la maintenance patrimoniale et l'entretien des équipements sont également en diminution. En revanche de nouvelles notifications d'acquisition de matériel roulant Regio2N pour 606 M€ chez TER viennent atténuer la baisse.

– Les engagements d'achat et de financement d'immobilisations autres que le matériel ferroviaire augmentent de 7 146 M€.

Le groupe SNCF Réseau a mené au premier semestre un travail d'homogénéisation des principes de déclaration de ces engagements hors bilan avec les principes du Groupe conduisant à une hausse de 7 661 M€ de ce poste (5 433 M€ chez SNCF Réseau et 2 228 M€ chez SNCF Gares & Connexions au titre des projets transférés de SNCF Réseau au 1<sup>er</sup> janvier 2020). Les engagements donnés par le groupe SNCF Réseau 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.

Par ailleurs de nouveaux programmes d'investissement chez SNCF Gares & Connexions, tant en Île-de-France (principalement pour la sonorisation des gares, le remplacement ou la pose d'écrans, la signalétique, le remplacement et la maintenance de l'élévatique) que dans le reste de la France (par exemple à Toulouse avec le pôle d'échange multimodal de la gare) ont contribué à la hausse de 656 M€ de ces engagements. En revanche les engagements portés par Transilien sont en recul de 1 197 M€, dans l'attente de la validation des financements par Île-de-France Mobilités.

– Les garanties opérationnelles et financières augmentent de 67 M€, du fait notamment de nouvelles garanties

opérationnelles données par Keolis d'une part au Royaume-Uni et d'autre part pour le projet CDG Express.

Les principales variations des engagements reçus depuis le 31 décembre 2019 sont les suivantes :

– Les lignes de crédit confirmées non utilisées augmentent de 948 M€. Cette évolution est liée à la mise en place d'une facilité de crédit renouvelable contractée auprès de 20 banques partenaires du Groupe.

– Les engagements de financement d'investissements pour l'exploitation de matériel ferroviaire diminuent de 430 M€ à la suite des appels de fonds réalisés sur la période ; cette baisse concerne principalement du matériel NAT, Regio2N, RER NG pour Transilien, ainsi que du matériel Omnéo Normandie pour Intercités et du matériel Régiolis pour TER ; elle est atténuée par une hausse de subventions à recevoir sur les nouvelles acquisitions de rames Regio2N chez TER pour 554 M€.

– Les engagements de financement d'investissements à recevoir pour l'exploitation des immobilisations autres que le matériel ferroviaire augmentent de 5 982 M€.

Le groupe SNCF Réseau a mené au premier semestre un travail d'homogénéisation des principes de déclaration de ces engagements hors bilan avec les principes du Groupe conduisant à une hausse de 5 640 M€ de ce poste (4 230 M€ chez SNCF Réseau et 1 410 M€ chez SNCF Gares & Connexions au titre des projets transférés de SNCF Réseau au 1<sup>er</sup> janvier 2020). Les engagements reçus par le groupe SNCF Réseau au titre des subventions à recevoir correspondent au montant du financement à recevoir en application des conventions de financement signées, minoré des subventions méritées comptabilisées à date.

Par ailleurs le financement de nouveaux programmes d'investissement chez SNCF Gares & Connexions, tant en Île-de-France (principalement pour la sonorisation des gares, le remplacement ou la pose d'écrans, la signalétique, la création de parcs-relais) que dans le reste de la France (par exemple à Toulouse avec le pôle d'échange multimodal de la gare) ont contribué à la hausse de 317 M€ ces engagements.

– Les garanties opérationnelles et financières augmentent de 361 M€ ; cette évolution s'explique principalement par des garanties financières reçues par SNCF Gares & Connexions pour le projet Gare du Nord 2024 (194 M€), par des cautions financières reçues par TER dans le cadre de commandes de matériel Régiolis (72 M€) et par une garantie reçue par SNCF Gares & Connexions de la société ALTA Austerlitz en lien avec le projet d'aménagement de la gare de Paris-Austerlitz (42 M€).

– Les engagements de location simple mobilière et immobilière progressent de 587 M€ en lien principalement avec le nouveau contrat de location d'espaces commerciaux en gare de Paris-Montparnasse conclu par SNCF Gares & Connexions avec ALTA Montparnasse.

SNCF a mis en place une opération d'affacturage revolving pour la cession de créances clients dans le secteur Geodis. Les opérations portent sur la totalité du montant des créances cédées. Elles peuvent être réalisées avec une fréquence mensuelle. Les risques de contrepartie et de retard de paiement sont transférés au factor ainsi que les avantages attachés aux créances. Les créances étant en euro et cédées en euro, il n'existe pas de risque de change. A ce titre, le Groupe est considéré comme avoir transféré la quasi-totalité des risques et avantages liés aux créances. S'agissant de créances

d'exploitation, les cessions se traduisent pour le Groupe par des encaissements présentés parmi les flux liés aux activités opérationnelles dans l'état des flux de trésorerie. Les cessions réalisées à la clôture au 30 juin 2020 ont permis de recevoir un encaissement net de 171 M€ (168 M€ au 30 juin 2019) de la part du Factor de façon anticipée par rapport au délai de recouvrement habituel des créances.

## **7. PÉRIMÈTRE**

Il n'y a pas de variations significatives constatées sur le périmètre au cours de la période.

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

## **Société nationale SNCF**

Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin 2020

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

**PricewaterhouseCoopers Audit**  
63, rue de Villiers  
92208 Neuilly-sur-Seine cedex  
S.A.S. au capital de € 2 510 460  
672 006 483 R.C.S. Nanterre

Commissaire aux Comptes  
Membre de la compagnie  
régionale de Versailles

**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

## Société nationale SNCF

Période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin 2020

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

A l'Actionnaire Unique,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le ministre de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique et en application de l'article L. 451-1-2 III du Code monétaire et financier, nous avons procédé à :

- l'examen limité des comptes consolidés semestriels résumés de la Société nationale SNCF, relatifs à la période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin 2020, 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 de votre conseil d'administration le 30 juillet 2020 sur la base des éléments disponibles à cette date dans un contexte évolutif de crise liée au Covid-19 et de difficultés à appréhender ses incidences et les perspectives d'avenir. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d'exprimer notre conclusion sur ces comptes.

#### 1. Conclusion sur les comptes

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

Comme mentionné dans la note 4.3 de l'annexe aux comptes consolidés semestriels résumés relative au test de valeur des actifs de l'Unité Génératrice de Trésorerie Infrastructure (« l'UGT Infrastructure »), la crise sanitaire qui a débuté en mars 2020 a affecté le chiffre d'affaires, les flux d'investissement et le besoin en fonds de roulement de l'UGT Infrastructure.

La société a en conséquence réalisé un nouveau test de valeur au 30 juin 2020 selon une méthodologie similaire à celle utilisée lors du précédent test de valeur réalisé en 2019.

Le test de valeur réalisé au 30 juin 2020 n'a pas conduit à une variation de la valeur nette comptable de l'UGT Infrastructure, l'équilibre des négociations entre l'Etat et SNCF Réseau qui sous-tend la trajectoire financière retenue dans le test n'ayant pas été remis en cause. Cet équilibre continue de supposer, d'une part, l'atteinte par la société de ses plans de productivité et, d'autre part, la mise en œuvre effective, notamment par l'Etat, de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour soutenir la valeur recouvrable des actifs de l'UGT Infrastructure dans le contexte présent de crise sanitaire, bien que l'Etat n'ait pas confirmé ces engagements avant l'arrêté des comptes au 30 juin 2020.

Les projections de trésorerie utilisées dans le test intègrent (i) des entrées de trésorerie (péages, redevances d'accès, subventions d'investissement) émanant notamment d'engagements de l'Etat, (ii) des dépenses (travaux et entretien des installations), des investissements de régénération et des gains de productivité.

Les hypothèses qui sous-tendent ces projections sont sujettes à certains aléas et incertitudes :

- Les projections retenues dans le test de valeur de l'UGT Infrastructure au 30 juin 2020 reposent sur un plan stratégique dont des scénarios ont été présentés pour information au conseil d'administration de la Société nationale SNCF le 24 juin 2020. La finalisation de ce plan stratégique devrait intervenir dans les prochains mois. Certaines des hypothèses retenues, notamment celles reposant sur une décision de l'Etat, sont donc susceptibles d'évoluer.
- Des travaux sont actuellement en cours entre la Société nationale SNCF et l'Etat afin de définir les termes du soutien de l'Etat à la Société nationale SNCF dans le contexte de la crise sanitaire. L'issue de ces travaux est attendue d'ici la fin de l'année. L'hypothèse retenue dans le test de valeur traduit un soutien financier assurant à la Société nationale SNCF les flux nécessaires au maintien de la valeur des actifs de l'UGT Infrastructure.
- Le nouveau contrat de performance entre SNCF Réseau et l'Etat pour la période 2020-2029 est en cours de discussion et ses incidences ne peuvent être mesurées à date. Des arbitrages structurants sont attendus notamment sur la consistance du réseau et les dessertes fines.
- Les subventions d'investissement affectées aux travaux de régénération et financées à travers un fonds de concours par la redistribution par l'Etat à SNCF Réseau de ses dividendes perçus de la Société nationale SNCF reposent sur la trajectoire financière issue d'un nouveau plan stratégique en cours de finalisation (cf. supra).
- La trajectoire d'indexation des péages du domaine conventionné est maintenue inchangée, par rapport à la clôture précédente, à un niveau différent de celle relative aux activités TGV et Fret et ce malgré les avis de non-conformité rendus par l'ART (ex-ARAFER) sur l'indexation de la tarification des activités conventionnées pour les horaires de services 2020 et 2021-2023.
- Pour le réseau en service, la société a maintenu l'année 2030 comme année normative considérant qu'elle correspondra à l'année où le réseau sera stabilisé au niveau de performance attendu, ce niveau n'ayant jamais été atteint auparavant. La valeur terminale constitue ainsi la part essentielle de la valeur recouvrable.
- Enfin, les mesures relatives au nouveau régime de retraite et plus largement au nouveau cadre social issu des accords de branche pour l'activité ferroviaire sont toujours en cours de négociation à la date d'arrêté des comptes et en conséquence n'ont pu être modélisées dans le test de valeur.

Ces aléas et incertitudes majeurs pèsent sur les projections 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 2020 et, en conséquence, le montant des dépréciations afférentes pourrait augmenter de manière importante. Ces projections participent également à l'évaluation de la probabilité de récupération des impôts différés actifs et donc à l'évaluation de leur montant au bilan ; les projections utilisées dans l'évaluation de ces impôts différés actifs n'ont cependant pas été mises à jour au 30 juin 2020 et 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 2020, d'une part, à 33,5 milliards d'euros (encours de production compris) pour les immobilisations corporelles et incorporelles et, d'autre part, à 4,5 milliards d'euros pour les impôts différés actifs.

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

## **2. Vérification spécifique**

Nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité établi le 30 juillet 2020 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.

Neuilly-sur-Seine et à Paris-La Défense, le 30 juillet 2020

Les Commissaires aux Comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

ERNST & YOUNG Audit

François Guillon

Philippe Vogt

Valérie Desclève

Nicolas Pfeuty

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

