

31 décembre 2019

RAPPORT FINANCIER DU GROUPE SNCF RÉSEAU

En millions d'euros

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



sncf-reseau.com



01 – ATTESTATION DES RESPONSABLES DU
RAPPORT FINANCIER

PAGE 003

02 – RAPPORT DE GESTION INTÉGRÉ
COMPTES CONSOLIDÉS SNCF RÉSEAU

PAGE 005

03 – COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS SNCF RÉSEAU

PAGE 061

04 – RAPPORT DE GESTION SOCIAL
SNCF RÉSEAU

PAGE 126

05 – COMPTES ANNUELS SNCF RÉSEAU

PAGE 144

06 – RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES
SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS

PAGE 183

07 – RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES
SUR LES COMPTES SOCIAUX

PAGE 184

08 – RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES
SUR LES INFORMATIONS RSE

PAGE 185

01 – ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER



ATTESTATION DES RESPONSABLES DU RAPPORT FINANCIER

Nous attestons, à notre connaissance, que les comptes pour l'exercice clos au 31 décembre 2019 sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport de gestion ci-joint présente un tableau fidèle de l'évolution des affaires, des résultats et de la situation financière de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, ainsi qu'une description des principaux risques et des principales incertitudes auxquels elles sont confrontées.

La Plaine Saint-Denis, le 25 février 2020

Handwritten signature of Alain Quinet in black ink.

Alain QUINET

Le Directeur Général Délégué,

Handwritten signature of Hugues de Nicolay in black ink.

Hugues DE NICOLAY

Le Directeur Général Adjoint,
Finance et Achats

02 – RAPPORT DE GESTION INTÉGRÉ COMPTES CONSOLIDÉS SNCF RÉSEAU

IFRS – en millions d'euros



SOMMAIRE

1. SNCF RESEAU EN 2019	10	3.5. LES RISQUES DE NON-CONFORMITÉ AUX LOIS ET RÈGLEMENTS.....	32
1.1. PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ	10	3.6. LES STRUCTURES DE SUIVI ET DE CONTRÔLE DU DISPOSITIF DE CONTRÔLE INTERNE	33
1.2. STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE.....	10	3.7. PROCÉDURES DE CONTRÔLE INTERNE ET DE GESTION DES RISQUES RELATIVES À L'ÉLABORATION ET AU TRAITEMENT DE L'INFORMATION COMPTABLE ET FINANCIÈRE.....	34
1.3. FAITS MARQUANTS	13	3.8. LES ACTIVITÉS DE LA FONCTION FINANCEMENTS ET TRÉSORERIE	35
1.4. ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE.....	13	4. DECLARATION DE PERFORMANCE EXTRA FINANCIERE	37
1.5. CHIFFRES CLÉS FINANCIERS ET EXTRA-FINANCIERS	14	4.1. IDENTIFIER NOS RISQUES POUR MIEUX LES MAITRISER ET DEVELOPPER NOS OPPORTUNITES.....	37
1.6. TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS.....	14	4.2. POLITIQUE DEVELOPPEMENT DURABLE ET SES PRINCIPES D'ACTION	37
2. RESULTAT ET SITUATION FINANCIERE DU GROUPE	18	4.3. ENJEU SECURITE : ASSURER UN HAUT NIVEAU DE SÉCURITÉ SUR LE RÉSEAU, CONTRIBUANT À LA SÉCURITÉ DU SYSTÈME FERROVIAIRE.....	40
2.1. TABLEAU DE FLUX DE TRÉSORERIE	18	4.4. ENJEU ENVIRONNEMENTAL : REDUIRE NOTRE EMPREINTE ECOLOGIQUE ET CONSOLIDER NOS ATOUS ENVIRONNEMENTAUX	44
2.2. COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS 2019.....	18	4.5. ENJEU SOCIAL : AMELIORER NOTRE PERFORMANCE SOCIALE	50
2.3. INVESTISSEMENTS.....	19	4.6. ENJEU SOCIETAL : RENFORCER NOTRE IMPLICATION TERRITORIALE.....	55
2.4. ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT.....	21	4.7. MÉTHODOLOGIE DU REPORTING EXTRA FINANCIER	58
2.5. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ETAT	22	5. ENJEUX ET PERSPECTIVES	60
2.6. MISE EN ŒUVRE DU CONTRAT PLURIANNUEL DE PERFORMANCE	22		
3. LES RISQUES ET LEUR GESTION	27		
3.1. TYPOLOGIE DES RISQUES	27		
3.2. L'ORGANISATION GÉNÉRALE DE LA GESTION DES RISQUES	27		
3.3. LA MAÎTRISE DES PRINCIPAUX RISQUES OPÉRATIONNELS.....	28		
3.4. LA MAÎTRISE DES RISQUES FINANCIERS.....	30		

EDITORIAL

2019, UNE ANNÉE POUR PRÉPARER L'AVENIR

2019 aura été une année historique en termes d'investissements, avec une enveloppe de 5,7 milliards d'euros, en hausse de 617 millions par rapport 2018. 2,74 milliards d'euros ont été consacrés à la rénovation et à la modernisation du réseau et 2,2 milliards d'euros au financement des projets de développement.

Ces investissements ont porté sur la régénération de l'ensemble du réseau, des axes les plus circulés aux lignes de desserte fine du territoire, qui sont financées à travers les contrats de Plan État Régions

La création du « réseau haute performance » a commencé à prendre forme en décembre, avec les premiers travaux de renouvellement des postes d'aiguillage de la LGV Paris-Lyon. La modernisation de cette ligne sera en effet la première concrétisation de ce programme phare de SNCF Réseau, dont le but est de développer le trafic ferroviaire sur les axes les plus denses et en voie de saturation. Dans le cadre de ce projet, l'objectif est de passer d'ici à 2025 de 13 à 16 trains par heure grâce à la mise en œuvre de technologies qui fonctionnent de concert et reposant principalement sur la mise en place du système de signalisation européen ERTMS (European Rail Traffic Management System).

Le programme CCR (Commande Centralisée du Réseau) se poursuit, avec huit centres de commandement opérationnels sur les 16 prévus et un nombre croissant de postes d'aiguillage pilotés à distance.

La modernisation du réseau ferré s'est notamment traduite par le renouvellement de lignes de desserte fine du territoire, telle que Libourne-Bergerac rouverte en septembre après 9 mois de travaux, et le lancement du Léman Express, premier service express métropolitains mis en service.

L'outil digital GOC 2.0, qui offre des services d'aide à la décision pour la régulation des circulations, a débuté ses tests opérationnels fin novembre 2019, en Bourgogne Franche Comté.

Au-delà de sa mission de grand investisseur public au service du réseau et des territoires, SNCF Réseau a poursuivi le déploiement du projet stratégique Nouvel'R, plaçant les clients voyageurs et chargeurs au cœur des activités de l'entreprise et mobilisant toutes les potentialités du digital.

SNCF Réseau aura recruté près de 2000 salariés dont plus de 35% en Ile de France mais aussi très largement sur tous les territoires. Ainsi SNCF Réseau aura recruté en 4 ans près de 10000 salariés pour faire face au plan de charges de travail lié à l'ensemble de ses métiers mais aussi dans le but de remplacer un volume important de départs à la retraite.

L'engagement en matière de formation est toujours aussi significatif : de l'ordre de 7% de la masse salariale a été consacrée à la formation initiale et continue en 2019 ; près de 80% des salariés de SNCF Réseau auront suivi une formation. Le programme de transformation de la formation a continué d'avancer à un rythme très élevé : plusieurs cursus de formations initiales intégralement modifiés, des méthodes pédagogiques largement modifiées pour plusieurs cursus, un processus de construction des 2 grands campus de formation ayant commencé. Rappelons à ce titre que SNCF Réseau aura consacré près de 95 M€ aux futurs campus de Saint-Priest et de Bègles ainsi que l'agrandissement du campus de Nanterre. Cela met un accent fort sur la volonté de l'entreprise d'investir sur les compétences d'aujourd'hui et de demain, avec notamment l'impact du digital dans les gestes métiers, et de permettre à chacun d'avoir des parcours professionnels évolutifs et passionnants.

2019 aura été également une année intense favorisant l'inclusion des nouvelles générations :

- Ainsi 572 contrats d'alternants ont débuté en 2019, ces nouveaux contrats ajoutés à ceux en cours représentant près de 1900 contrats d'alternants en 2019,

- Plus de 1000 stagiaires de 3ème auront aussi été accueillis dans les différents établissements de SNCF Réseau pour découvrir nos métiers.

Un travail de fond considérable a donc été réalisé en 2019 pour accélérer la transformation de SNCF Réseau, préparer et mettre en œuvre les mesures du pacte ferroviaire avant leur entrée en vigueur le 1er janvier 2020. L'entreprise s'inscrit dans une logique de Groupe public puisque son capital est désormais détenu à 100% par la société mère SNCF. Dans le cadre de ce Groupe, SNCF Réseau assume désormais certaines missions système pour améliorer la sécurité et la robustesse des circulations, assumer la gestion de crise et améliorer, via sa nouvelle filiale SNCF Gares & Connexions la qualité du service en gare. Ces missions s'exercent au profit de l'ensemble des utilisateurs du réseau, présents et futurs, dans le contexte de l'ouverture à venir de la concurrence.

Créé en 2018, le Comité National des Parties Prenantes a été décliné en 2019 en Comités Régionaux pour développer une nouvelle forme de dialogue avec les acteurs des territoires dans tous les domaines ; de la transition écologique au fret ferroviaire en passant par le maillage régional.

2019 restera donc comme une année très active, au service de toutes celles et ceux qui utilisent le réseau ferré national.

MODÈLE D'AFFAIRES SNCF RÉSEAU 2019

Chiffres donnés à titre d'illustration, données non exhaustives.

RESSOURCES

COLLABORATEURS

53 832 salariés*



PATRIMOINE



ACTIFS MATÉRIELS

30 000 km de lignes

95 000 ha d'emprises foncières

68 établissements de production

560 sous-stations électriques

2 200 postes d'aiguillage

9 commandes centralisées
du réseau opérationnelles

ACTIFS IMMATÉRIELS

Savoir-faire, expertise,
relation clients, processus,
innovation, digital, data

ACHATS

6,2 Mds d'€ d'achats
et charges externes



MATÉRIAUX

1,8 M de traverses

162 000 t de rails

2 Mt de ballast

ÉNERGIE

420 GWh d'électricité

29,4 Ml de carburant

154 GWh de gaz

GESTION D'ACTIFS

EXPLOITATION

15 000 trains commerciaux
circulent quotidiennement
sur le réseau

COMMERCIALISATION

20 000 sillons délivrés par jour

SURVEILLANCE

467 600 km de voies surveillées
par les tournées automatisées
(trains Iris et Surveillance)

4 centres de télésurveillance
du réseau

MAINTENANCE ET MODERNISATION

2 714 M d'€ investis dans
le renouvellement et la performance
au titre du contrat de performance

942 km de voies renouvelées

115 postes d'aiguillage
informatisés en service

DÉVELOPPEMENT

2 195 M d'€ investis
dans les projets de développement

>>>

>>>

* Effectif réel.



RAISON D'ÊTRE

APPORTER À CHACUN
LA LIBERTÉ DE SE
DÉPLACER FACILEMENT
EN PRÉSERVANT
LA PLANÈTE



VALEURS PARTAGÉES

CLIENTS



42 clients
250 000 t de marchandises transportées par jour
5 M de voyageurs chaque jour sur le réseau
7 autoroutes ferroviaires

FOURNISSEURS



6,2 Mds d'€ d'achats
25 % à 30 % des achats réalisés auprès de PME

INVESTISSEURS



5,6 Mds d'€ d'émission d'emprunt
5,75 Mds d'€ de Green Bonds levés depuis 2016

SALARIÉS



1 971 recrutements
2 400 000 h de formation
2 426 M d'€ de salaires versés

SOCIÉTÉ CIVILE ET TERRITOIRES



9 750 communes traversées par une voie ferrée
47 conventions de gestion avec des gestionnaires d'espaces naturels
25 M d'€ d'achats solidaires (insertion et secteur protégé)
24 concertations
637 logements points noirs bruit traités

PLANÈTE



10,9 Mt éq CO₂ d'émissions de GES (gaz à effet de serre) évitées par la préférence au transport ferroviaire

1. SNCF RÉSEAU EN 2019

1.1. PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ

SNCF Réseau gère, maintient, développe et commercialise les services offerts par le réseau ferré national (RFN). Il est le garant de la sécurité et de la performance des circulations sur 30 000 km de lignes, dont 2 700 km de Lignes à Grande Vitesse. Il est également le garant de l'accès au réseau et aux infrastructures de services pour ses clients dans des conditions transparentes et non discriminatoires : 29 entreprises ferroviaires circulent sur le réseau et 12 autres entreprises, appelées candidats autorisés (opérateurs de transport combiné, ports, etc.), commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix.

Depuis le mois de juillet 2018, une nouvelle organisation de SNCF Réseau a été mise en place, plus transverse et davantage tournée vers le client. L'organisation a été structurée par grandes missions stratégiques avec **trois directions de prescription** (Stratégie, Programmation & MOA, Industrielle & Ingénierie et Exploitation Système), **trois directions de production** (Clients & Services, Opérations & Production et Ile-de-France) et **quatre directions support** (Sécurité, Sûreté & Risques, Ressources Humaines, Finances & Achats et Communication & Dialogue Territorial).

SNCF RÉSEAU

Trois directions de prescription	Trois directions de production	Quatre directions support
Construction de la stratégie du RFN et définition des politiques techniques et des outils.	Planification et réalisation des projets industriels et opérationnels.	Facilitation de la coordination et du pilotage de l'activité.

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

Par ailleurs, ses filiales sont présentes sur les activités suivantes :

- SFERIS, société de prestation de travaux et d'accompagnement des chantiers en France, détenue à 100% par SNCF Réseau ;
- EURAILSCOUT BV, société d'inspection et d'analyses embarquées des voies ferrées, détenue à 50% par SNCF Réseau ;
- ALTAMETRIS, société spécialisée dans la collecte, l'exploitation, et la valorisation de données par vecteurs mobiles automatisés, détenue à 100% par SNCF Réseau ;
- SNCF INFRA LBA DEVELOPPEMENT, société holding détenue à 40% par SNCF Réseau et à 60% par Le Bronze Alloys. Elle détient 5% de la coentreprise « XI'AN RAILWAYS TECHNOLOGY PARTNERS » qui produit des pièces de caténaires pour le marché chinois ;
- LINEA FIGUERAS PERPIGNAN, société détenue à 50% par SNCF Réseau et à 50% par ADIF et qui a pour objet la réalisation des opérations liées à la circulation et à la maintenance de la ligne ferroviaire entre Figueras en Espagne et Perpignan en France ;
- IMMO RESEAU, société holding immobilière fondée en avril 2018, détenue à 100% par SNCF Réseau et dont l'objet principal est la prise de participation dans des sociétés dédiées à l'aménagement et à la promotion du patrimoine immobilier, en vue d'en accompagner le processus de valorisation. Elle détient à 50% avec SNCF Mobilités les sociétés EFAC (Espaces Ferroviaires Aménagement Commun) et EFPC (Espaces Ferroviaires Promotion Commun) ;
- CDG Express Travaux, société fondée le 5 octobre 2018 et détenue à parts égales entre SNCF Réseau, le Groupe ADP et la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC). Elle

fait suite à la filiale CDG Express Etudes et est destinée à bénéficier d'un contrat de concession de travaux par l'Etat pour la maîtrise d'ouvrage, le financement, la conception, la construction et la mise à disposition du projet de liaison ferroviaire entre la gare de l'Est à Paris et l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle.

1.2. STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE

1.2.1. Réforme du système ferroviaire

1.2.1.1. La future gouvernance

L'ordonnance « gouvernance », publiée au Journal Officiel du 04 juin 2019, s'inscrit dans le cadre de la réforme du système ferroviaire français, portée par le Gouvernement.

Elle précise les missions de la société « mère » SNCF, le fonctionnement de la nouvelle gouvernance du Groupe public unifié (GPU), et les dispositions sociales relatives à la poursuite des contrats de travail au sein du nouveau Groupe public unifié.

Ces principales dispositions prévoient :

- **Une société mère renforcée dans son rôle de pilotage du Groupe**

L'ordonnance précise que le Groupe public unifié est constitué de la SNCF et de ses filiales (directes et indirectes), concrétisant la transformation à partir du 1^{er} janvier 2020 des 3 Épic en 5 sociétés à capitaux publics : SA SNCF, SA SNCF Voyageurs, SA SNCF Réseau, SA SNCF Gares & Connexions, ET SAS SNCF Fret.

SNCF Réseau, détenue à 100% par la société SNCF, est devenu le gestionnaire unifié des gares de voyageurs au 1^{er} janvier 2020, via sa filiale Gares & Connexions et le pivot du système ferroviaire

- **Une gouvernance plus intégrée et qui préserve l'indépendance du Gestionnaire d'Infrastructure**

La gouvernance est constituée d'un Conseil d'administration (CA) et d'une Assemblée Générale (AG) composée de l'actionnaire unique SNCF

Le CA de SNCF Réseau comprend :

- 3 membres nommés par l'assemblée générale des actionnaires sur proposition de l'État (le Président du Conseil d'administration est désigné parmi ces membres)
- 1 représentant de l'État
- 4 membres nommés par l'assemblée générale des actionnaires
- 4 représentants des salariés

L'AG a notamment pour rôle de nommer dans les conditions prévues par la loi les administrateurs, les commissaires aux comptes ; d'approuver ou rejeter les comptes et d'affecter le résultat de l'exercice ; de modifier les statuts (Assemblée Générale Extraordinaire).

Toute décision de nomination, révocation ou de renouvellement du président-directeur général est préalablement soumise à l'avis conforme de l'ART (Autorité de Régulation des Transports).

Certaines résolutions spécifiques (dividendes pouvant être distribués, budget annuel et comptes prévisionnels, plan stratégique, opération d'acquisition ou de cessions, engagement hors bilan) ne peuvent être adoptées par le CA sans le vote favorable de la majorité des membres désignés par l'assemblée générale, autres que ceux proposés par l'État (hors fonctions essentielles).

Les statuts des futures sociétés, approuvés par décret en Conseil d'Etat, déterminent de manière plus précise les modalités de gouvernance.

- Un cadre social maintenu et précisé

Le changement de statut juridique du Groupe n'entraîne pas, en lui-même, de conséquences sur le cadre social qui s'applique actuellement aux salariés. Ainsi, l'ordonnance gouvernance confirme les dispositions suivantes, en vigueur au 1er janvier 2020 :

- o La continuité des contrats de travail des Epic vers les nouvelles sociétés ;
- o L'application de la convention collective nationale ferroviaire ;
- o Le maintien des Comités Sociaux et Economiques (CSE) mis en place au 1^{er} Janvier 2019.

1.2.1.2. **Approbation des statuts de la société SNCF Réseau**

Le 31 décembre 2019 le décret n° 2019-1587 a approuvé les statuts de la société SNCF Réseau. Ce dernier porte diverses dispositions :

- Des dispositions modifiables uniquement par décret

Par rapport aux statuts de SNCF Réseau, certaines dispositions sont reprises (maintien d'un bulletin officiel, obligation de communiquer la liste des emplois de dirigeants à l'ART), simplifiées (projet de budget à arrêter avant le 31/12 de l'année précédant l'exercice concerné) ou supprimées des statuts (comme l'obligation de séparation comptable des IS).

- Les principales dispositions des statuts initiaux modifiables sur décision de l'actionnaire unique SNCF

La SNCF, devient une société anonyme à capitaux publics. En tant qu'actionnaire unique elle exercera les pouvoirs dévolus par la loi aux assemblées générales (AG).

Les Statuts de la SA SNCF Réseau ont été publiés au Journal Officiel du 1^{er} janvier 2020 dont les principales missions sont :

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

1.2.1.3. **Tarification du réseau ferré national 2021-2023 (publication au JO du 10/09/2019)**

Une nouvelle tarification pluriannuelle des redevances d'infrastructure a été établie pour une durée de 3 ans (durée qui pourrait être portée à 5 ans) à compter de 2021-2023.

Cette nouvelle tarification :

- permet une meilleure prise en compte du marché aval et une simplification
- s'inscrit dans l'accompagnement de l'ouverture du marché Voyageurs pour développer le trafic
- tient compte des attentes fortes du législateur et de l'état sur l'aménagement du territoire
- répond aussi aux demandes des régions sur la mise en œuvre d'une incitation au développement du trafic

L'ART a rendu le 6 février 2020 son avis en rejetant l'indexation proposée par SNCF Réseau de la tarification de ses activités conventionnées. SNCF Réseau a 3 mois pour proposer une nouvelle tarification à l'ART qui disposera à son tour d'un délai d'un mois pour rendre son nouvel avis. SNCF Réseau ne considère pas cet avis comme un indice de variation de valeur à intégrer au test de valeur.

1.2.1.4. **La Loi Orientation des Mobilités (LOM) du 24/12/2019**

Adoptée définitivement le 19 novembre à l'Assemblée Nationale, la loi d'orientation des mobilités a pour objectifs principaux de :

- Supprimer les zones non couvertes par une Autorité régulatrice de la mobilité (dite zones blanches)
 - o Les communautés de communes peuvent devenir des AOM (Autorités Organisatrices de la Mobilité)
 - o Compétences élargies données aux régions

- Programmer les investissements dans les infrastructures de transport avec 13,4 Md€ alloués aux « déplacements quotidiens » pour la période 2018-2022.
- Accélérer la croissance des nouvelles mobilités via l'ouverture des données de l'offre de mobilité d'ici fin 2021 en permettant que 100% des informations sur les solutions de transports disponibles soient accessibles en 1 clic (Arrêts, horaires, tarifs, perturbations, disponibilités...).
- Réussir la transition écologique, en réduisant les émissions de gaz à effet de serre émis par les transports

1.2.2. Règle d'or

La règle d'or vise à garantir le respect de la trajectoire du contrat de performance en termes de cash-flows et d'évolution de la dette.

A compter du 1^{er} janvier 2027, le ratio entre la valeur de remboursement de la dette financière nette et la marge opérationnelle ne pourra être supérieur à 6 afin de garantir que SNCF Réseau génère une valeur suffisante pour assurer le remboursement de sa dette.

La période transitoire 2020-2026 permettra de converger vers ce ratio cible grâce à la reprise de la dette de 35 Md€ par l'Etat, l'augmentation de la performance économique de SNCF Réseau et le versement du fonds de concours à partir des dividendes remontés à l'Etat par le Groupe SNCF.

Au 31 décembre 2019, le ratio "règle d'or" s'établit à 26,84 contre 31,06 fin 2018. Cette baisse s'explique par l'amélioration de la marge opérationnelle.

1.2.3. La nouvelle SNCF : SNCF 2020

1.2.3.1. Volet social

La nouvelle structuration de l'entreprise en sociétés anonymes vise à mettre en place une procédure d'information-consultation importante tant au niveau du Comité Central du Groupe Public Ferroviaire (CCGPF) que dans les Comités Sociaux et Economiques (CSE) concernés.

Le nouveau cadre social présente plusieurs ambitions :

- Un contrat de travail qui décrit l'engagement mutuel entre l'entreprise et le salarié dans une logique de droits et devoirs
- Des définitions d'emploi issues des classifications de branche, qui permettent la polyvalence ou poly-compétence et le développement professionnel dans l'emploi
- Des rémunérations qui permettent d'être attractif sur le marché du travail et avec une progression moins automatique
- Une mobilité inter-sociétés/activités réaffirmée pour fidéliser et développer les compétences système
- Une promotion professionnelle qui permet de bénéficier de l'ascenseur social SNCF en managant par les compétences
- Une démarche compétence en cours qui permettra à chacun d'avoir de la lisibilité sur un parcours professionnel personnalisé et une vision sur l'évolution des compétences de son métier à 5 ans
- Une transformation profonde de la formation (création de 3 grands campus à horizon 2022), une refonte globale

des formations initiales, des méthodes pédagogiques nouvelles privilégiant le développement des pratiques, une formation plus modularisée facilitant le développement des parcours et des passerelles entre métiers ou spécialités.

- Des droits individuels et collectifs de haut niveau, gages de notre attractivité et de la qualité de vie des salariés : protection sociale, logement, RSE, etc

Un nouveau pacte social

Le projet d'accord sur les classifications et rémunérations de la convention collective de la branche ferroviaire a obtenu la signature des organisations syndicales UNSA et CFDT. Il ne sera pas applicable en raison de l'opposition d'organisations syndicales représentant plus de 50 % des salariés de la branche.

Cet accord prévoyait d'assurer à tous les salariés des futures entreprises de disposer d'un socle de droits qui pouvait être complété par des accords d'entreprise. Il incluait :

- Des rémunérations annuelles garanties
- Une progression automatique de la rémunération par les biais d'une prime d'ancienneté
- Une compensation minimale garantie du travail de nuit, les jours fériés et le dimanche
- Des descriptifs précis des emplois donnant à toutes les entreprises et tous les salariés (statutaires comme contractuels) un référentiel commun des métiers : les emplois-types.
- Pour chaque emploi-type, un niveau de qualification (classe) minimum ainsi qu'une visibilité sur la progression professionnelle possible.

1.2.3.2. Filialisation de Gares & Connexions

A compter du 1^{er} Janvier 2020, date d'entrée en vigueur des mesures du Nouveau Pacte Ferroviaire, SNCF Gares & Connexions (G&C) et ses filiales (AREP, Retail & Connexions) deviendront filiales de SNCF Réseau. G&C, détenue à 100 % par SNCF Réseau, reprendra les activités et investissements du périmètre historique de G&C et du périmètre transféré par SNCF Réseau.

1.2.3.3. Nouvelle politique de financement

Le pilotage stratégique et financier sera assuré par la société SNCF SA, société-mère du nouveau Groupe unifié.

À partir de 2020, les financements obligataires du Groupe seront assurés par la société SNCF SA, émetteur unique, qui aura vocation à financer l'ensemble du Groupe.

A titre dérogatoire, jusqu'au 30 Juin 2020, SNCF Réseau SA pourra continuer à se financer sur les marchés de capitaux pour son propre compte.

L'encours de dette de SNCF Réseau au 30 Juin 2020 restera inscrit, après cette date, au bilan de SNCF Réseau SA. Aucun transfert de ce stock de dette historique n'est envisagé vers SNCF SA ou toute autre entité du Groupe.

SNCF Réseau reste donc soumise sans changement à la réglementation AMF relative aux émetteurs de titres de créances, tant que des titres SNCF Réseau resteront en circulation

1.2.3.4. Nouveau régime des biens

SNCF Réseau perd la propriété de ses actifs reprise par l'État et devient affectataire sans changement dans ses droits et obligations.

1.3. FAITS MARQUANTS

1.3.1. La grève du mois de décembre 2019

Depuis le 05 décembre 2019, la grève nationale engagée contre la réforme des retraites a eu un impact significatif sur les comptes de SNCF Réseau. Avec 27 jours de grèves consécutifs, l'impact financier sur la marge opérationnelle est estimé à 176 M€. Le chiffre d'affaires perdu au titre du mouvement social est de 194 M€, légèrement atténué par les retenues sur salaire des grévistes et des économies sur les charges. La grève se poursuit sur le mois de janvier et aura également une incidence importante sur les comptes de l'année 2020.

1.3.2. Évolutions des conditions d'exercice de nos activités

1.3.2.1. Cahier des clauses et des conditions générales travaux (CCCG travaux)

La Commission des Marchés du Syndicat des Entrepreneurs de Travaux de Voies Ferrées de France, en liaison avec la Fédération Nationale des Travaux Publics, a élaboré un guide pratique à l'usage des conducteurs de travaux afin d'améliorer la connaissance et la pratique du CCCG travaux SNCF par les entreprises. Ce guide met l'accent sur les priorités stratégiques en revisitant les exigences en matière de sécurité et sûreté, de qualité et de protection de l'environnement. Il vise également à fluidifier la validation et le règlement des prestations. Des mises à jour sont réalisées pour tenir compte des évolutions législatives et réglementaires. Son entrée en vigueur est fixée au 1^{er} janvier 2020.

1.3.2.2. Loi du 11 juillet 2019

Pour l'année 2019, la Nouvelle Loi de Finances de 2019 a annoncé le gel du taux de l'impôt sur les sociétés à 33,33% au lieu de 31%.

A noter que pour 2020, le débat sur l'orientation des finances publiques à l'Assemblée nationale le 11 juillet dernier, a prévu le maintien du taux de 31 % au lieu de 28 %. Cette orientation devrait être reprise dans la prochaine Loi de Finances 2020.

1.3.3. Audits en cours

1.3.3.1. Contrôle de la DGCCRF

La Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (DGCCRF) a notifié en février 2019 les deux EPICs (SNCF Mobilités et SNCF Réseau) d'un contrôle. La période contrôlée pour SNCF Réseau concerne le 1^{er} semestre 2018. Une première analyse a été restituée le 3 décembre 2019. La poursuite du contrôle est prévue le 19 février 2020.

1.3.3.2. Contrôle de l'Agence Française Anticorruption (AFA)

Le contrôle du GPF est engagé depuis février 2018 avec 160 points analysés. Après entretien d'une cinquantaine de personnes en juin 2018, le rapport de contrôle a été envoyé au président du directoire fin Août 2019. Le rapport mentionne 45 observations, 8 recommandations, et 7 constats de manquements, avec mise en œuvre attendue des recommandations d'ici la fin de premier trimestre 2020. Les observations ou recommandations concernent le Groupe Public Ferroviaire, (avec parfois quelques développements limités à tel ou tel EPIC).

1.3.3.3. URSSAF contrôle en cours

Un contrôle a été engagé par l'URSSAF sur le périmètre du GPF en janvier 2019, portant sur les exercices 2016, 2017 et 2018.

Dans le cadre de ces opérations, les cotisations du régime général et du régime spécial ont fait l'objet d'une vérification.

Les vérifications ont porté en priorité sur les thèmes suivants : auto - entrepreneurs, indemnités de rupture, frais professionnels, réduction Fillon, bons-cadeaux, litiges prudhommaux et exonérations de cotisations.

Les lettres de notification ont été reçues fin décembre 2019. Une provision a été comptabilisée en conséquence.

1.3.4. Certifications et récompenses

1.3.4.1. Renouvellement du label "Relations fournisseurs et achats responsables"

La Médiation des Entreprises et le Conseil national des achats ont attribué aux 3 EPIC le 20 mars 2019 ce label sur la base d'un audit complet comportant 14 axes d'appréciation dont l'un portant sur l'Équité Financière vis-à-vis des fournisseurs.

Il a été identifié des actions et objectifs réalistes et atteignables concernant la démarche de fluidification du paiement des factures sur 2019 et le suivi de sa mise en œuvre. Ces KPI sont répertoriés dans un « plan de progrès » présenté au médiateur dans le cadre des échanges sur le renouvellement du label.

Suite à une soutenance le 8 Octobre 2019 sur l'avancement du plan de progrès auprès de la Médiation des Entreprises, la reconduction du Label a été validée. Une présentation des évolutions des conditions de paiement des prestations de travaux prévues en 2020 a également eu lieu.

1.3.4.2. Prix "Région capital 2019"

SNCF reçoit le prix "Région capital 2019" grâce à la mise en service en Octobre 2018 du Centre de Commandement de Saint Denis qui gère chaque jour les allers et venues ferroviaires de 1,5 million de voyageurs au nord de Paris.

1.3.5. Test de valeur à fin 2019

Dans le cadre des comptes de l'exercice 2018, SNCF Réseau avait tiré les conséquences de la loi d'habilitation pour un nouveau pacte ferroviaire adoptée le 14 juin 2018, ainsi que des diverses mesures annoncées par le gouvernement, notamment sur l'évolution des indexations des péages, qui avaient constitué des indices de variation de valeur avec pour conséquence la comptabilisation d'une dépréciation des actifs d'un montant de 3,4 Mds €, en plus du montant de dépréciation de 9,6 Mds € comptabilisé au 31/12/2015.

Au 31/12/2019, de nouveaux indices de variation de valeur ont été identifiés et un nouveau test a été réalisé. Ce test n'a pas conduit à modifier la valeur nette des actifs de référence.

Les éléments détaillés de ce test sont présentés au paragraphe 1.6 « Test de valeur des actifs immobilisés ».

1.4. ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

1.4.1. Nomination du Président de SNCF Réseau

Patrick Jeantet, anciennement président de SNCF Réseau a été nommé président du directoire du Groupe Keolis le 1^{er} février 2020

La candidature de Luc Lallemand comme PDG de SNCF Réseau a été approuvée par le Conseil d'administration en date du 7 Janvier 2020. L'Autorité de régulation des transports a émis un avis favorable à sa nomination le 23 janvier 2020. Le Conseil d'administration du 29 janvier 2020 de SNCF Réseau a

nommé Luc Lallemand au poste de président-directeur général de SNCF Réseau pour un mandat de quatre ans. Ce dernier prendra ses fonctions au 1^{er} mars 2020.

1.4.2. Protocole d'accord lignes dessertes fines sur région Grand-Est et centre Val-de-Loire

L'Etat et les Régions Grand-Est et Centre Val-de-Loire ont signé le 20 février 2020, en présence de SNCF Réseau, deux protocoles d'accord sur l'avenir des lignes de desserte fine du territoire de ces deux Régions. Ces protocoles structurent ces lignes en trois groupes distincts, un groupe de lignes ayant vocation à être réintégrées au réseau structurant dont SNCF Réseau finance le renouvellement, un groupe de lignes toujours cofinancées par les CPER, et un groupe de lignes reprises intégralement par ces deux Régions pour leur maintenance et leur renouvellement selon les principes posés par l'article 172 de la loi d'orientation des mobilités. Ces deux Régions s'engagent parallèlement à augmenter leurs offres de transport régionales. Ces accords seront exécutoires après accord des organes compétents dans un délai prévu de trois mois par les protocoles.

1.5. CHIFFRES CLÉS FINANCIERS ET EXTRA-FINANCIERS

En millions d'euros	31 déc 2019	31 déc 2018	Evolution En M€
Chiffre d'affaires	6 501	6 301	200
Marge opérationnelle	1 862	1 553	309
Résultat opérationnel	708	(2 772)	3 480
Résultat financier	(1 306)	(1 241)	(65)
Résultat avant impôts	(598)	(4 013)	3 415
Résultat net - Part du groupe	(597)	(4 784)	4 187
Investissements*	5 674	5 057	617
Dette financière nette en normes IFRS	(51 902)	(49 590)	(2 312)
Effectifs moyens en équivalent temps plein (ETP)	54 189	54 378	(189)

* données OPEX/CAPEX hors frais financiers sur le périmètre hors filiales

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	31 déc 2019	31 déc 2018	Evolution En M€
Résultat net - Part du groupe	(597)	(4 784)	4 187
Inclus dans la ligne "Perte de valeur"		3 400	(3 400)
Inclus dans la ligne "Quote-part de résultat net des entreprises MEE"			
Inclus dans la ligne "Autres produits et charges financiers" (retraitement produits financiers exceptionnels)			
Inclus dans la ligne "Impôts sur les résultats"	(1)	771	(772)
Résultat net récurrent - Part du groupe	(598)	(613)	15

Chiffres-Clés extra-financiers :

	31 déc 2019	31 déc 2018	Evolution
Total des recrutements (nb) – hors filiales	1 971	2 079	(108) (5) %
Pourcentage de femmes dans l'effectif global (%)	13,1	12,9	0,2 2 %
Nombre d'événements sécurité remarquables (ESR) attribués à SNCF Réseau toutes causes confondues (nb)	105	137	(32) (23) %
Taux de fréquence des accidents du travail avec arrêt hors trajet (%)	10,4	10,2	0,2 2 %
Emissions de gaz à effet de serre totales de SNCF Réseau (scope1+2) (kt éqCO)**	167	167	- 0 %
Tonnes de CO évitées grâce au système ferroviaire (kt éqCO)**	10 880	10 880	- 0 %

** La publication du Bilan des Emissions de Gaz à Effet de Serre (BEGES) est réglementairement obligatoire tous les 3 ans (article 75 Loi Grenelle II). La donnée est donc actualisée tous les 3 ans

1.6. TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

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

Pour réaliser ce test, les actifs sont regroupés en Unités Génératrices de Trésorerie (UGT), l'UGT étant le plus petit groupe d'actifs identifiables dont l'utilisation génère des entrées de trésorerie indépendantes. SNCF Réseau a distingué deux UGT : une UGT dite Infrastructure et une UGT dite Patrimoine.

VALORISATION DES ACTIFS DE L'UGT INFRASTRUCTURE

Périmètre des actifs de l'UGT Infrastructure

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

Indices de perte/reprise de valeur

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

- évolution du modèle économique ou du contrat de performance avec l'Etat,
- définition d'une nouvelle trajectoire de dépenses de maintenance et notamment de régénération,
- évolution significative du système de tarification du réseau,
- modification importante du modèle de financement de l'entreprise, ou de projets significatifs,
- réforme sociale au sein de l'entreprise,
- obsolescence ou dégradation physique des actifs non prévue par les plans d'amortissement,
- changements importants dans le degré ou le mode d'utilisation de l'actif,
- évolution des taux d'intérêt de marché.

Dépréciation

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

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

La valeur recouvrable des actifs de l'UGT Infrastructure est constituée par leur valeur d'utilité (il n'existe pas de prix de vente net de ces actifs), c'est-à-dire la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs estimés attendus de l'utilisation continue de ces actifs et de leur sortie à la fin de leur durée d'utilité.

Le taux d'actualisation retenu est évalué à partir de la structure, du coût de la ressource et des risques auxquels sont soumis d'autres gestionnaires d'infrastructure régulés comparables à SNCF Réseau.

VALORISATION DES IMMEUBLES DE PLACEMENT (UGT PATRIMOINE)

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

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

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

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

A chaque clôture des comptes, SNCF Réseau apprécie s'il existe un indice montrant que les actifs ont pu perdre/reprendre de la valeur. Lorsqu'il existe, un test de dépréciation est effectué et une provision est comptabilisée le cas échéant. Si le test conduit à une valeur nette comptable de l'UGT inférieure à la valeur recouvrable et dans le cas où une dépréciation a été comptabilisée initialement, alors il est procédé à une reprise de dépréciation à hauteur de la valeur recouvrable.

La dépréciation, ainsi calculée et répartie, modifie le plan d'amortissement futur des actifs.

Test de valeur des actifs de l'UGT Infrastructure

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

En 2018, l'adoption le 14 juin 2018 de la loi d'habilitation pour un nouveau pacte ferroviaire, de même que diverses déclarations du gouvernement, concernant notamment une évolution des modalités d'indexation des péages de SNCF Réseau, avaient constitué de nouveaux indices de variation de valeur. En conséquence un nouveau test avait été réalisé sur la base des informations disponibles issues :

- Du cadre de référence de la trajectoire économique et financière du GPF et de sa déclinaison pour SNCF Réseau qui a été présentée pour information au conseil d'administration du 25 juillet 2018,
- Des échanges avec l'Etat qui ont permis de définir les éléments structurants de la trajectoire tels que repris ci-après.

Ce test avait conduit à la comptabilisation d'une dépréciation complémentaire de 3,4 Mds €.

Au 31/12/2019, les évolutions réglementaires suivantes constituent des indices de variation de valeur :

1. - Publication en septembre 2019 des modalités de mise en œuvre de la loi Didier promulguée le 7/07/14 et relative au partage des responsabilités et des charges financières concernant l'entretien des ouvrages d'art.
2. - L'interdiction programmée de l'utilisation du glyphosate annoncée par le gouvernement, illustrée par la loi Egalim du 30/10/2018, concernant le domaine de

l'agriculture, et la mise en place d'une mission parlementaire en 2019 en charge de la stratégie de la sortie totale du glyphosate. La mise en œuvre de cette évolution réglementaire a été confirmée par le Président de SNCF pour mettre fin à l'utilisation du glyphosate en 2021.

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

De même, les discussions engagées avec l'Etat concernant le nouveau contrat de performance pour la période 2020-2029 ne sont pas suffisamment avancées pour pouvoir être prises en compte dans le test de la clôture au 31/12/2019, des arbitrages structurants restant à réaliser notamment quant à la consistance du réseau.

Il est précisé que l'ART a rendu le 06/02/2020 un avis non conforme concernant l'indexation de la tarification des activités conventionnées au titre de l'HDS 2021-2023, tarification publiée le 13/12/2019.

SNCF Réseau dispose à compter de cette date d'un délai de 3 mois pour proposer une nouvelle tarification à l'ART qui disposera à son tour d'un délai d'un mois pour rendre son nouvel avis.

Un nouveau test de valeur a donc été réalisé sans prise en compte de ces trois derniers éléments pour les raisons invoquées ci-dessus pour chacun d'entre eux.

Le périmètre du test de l'UGT Infrastructure a été adapté aux opérations de transferts d'actifs réalisées au 01/01/2020 (cf ci-avant Faits marquants relatifs à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire). Le test de valeur de l'UGT Infrastructure a été réalisé hors actifs gares transférés au 01/01/2020 représentant une valeur nette comptable de 0,9 Md€. La valeur recouvrable de ces actifs transférés a été documentée en lien avec la valeur retenue telle que convenue entre les parties dans le traité d'apport et visée par le rapport des commissaires aux apports, étant entendu qu'il a été considéré que la réunion des actifs gares issus de Mobilités et ceux issus de Réseau ne générerait pas de synergie ni de « di synergie » ou qu'en tout état de cause ces effets n'étaient pas mesurables au 31/12/2019.

Les tests de valeur réalisés au 31/12/2019 ont permis de confirmer les valeurs nettes comptables des actifs, de l'UGT Infrastructure d'une part, des actifs gares transférés, d'autre part, compte tenu des dépréciations précédemment comptabilisées.

Il est toutefois précisé que la valeur recouvrable dépend notamment de la mise en œuvre par l'Etat de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour la soutenir ainsi que de la capacité de l'entreprise à atteindre ses plans de productivité. La réalité ainsi que certaines hypothèses futures pourront diverger de manière sensible des estimations retenues.

La valeur nette comptable des actifs de l'UGT Infrastructure, hors actifs gares, s'élève ainsi au 31/12/2019 à 31,6 Md€ contre 31,0 Mds € au 31/12/2018, après dépréciation comptabilisées aux clôtures précédentes. Ces actifs recouvrent les lignes en service ainsi que les travaux de régénération en cours.

Les autres immobilisations en cours (1,9 Mds€ au 31 décembre 2019 contre 1,8 Md€ au 31 décembre 2018) concernent des investissements de capacité en cours de développement dont la valeur est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique.

Les éléments méthodologiques pour déterminer la valeur recouvrable au 31/12/2019, ainsi que les différentes hypothèses clés sont rappelées ci-après :

La méthodologie retenue a été identique à celle appliquée lors du précédent test de valeur (2018).

Il est rappelé que les flux prévisionnels actualisés sont calculés sur les sept années restantes de la trajectoire économique issue du contrat de performance 2017-2026 avec l'Etat mis à jour des nouveaux éléments d'information disponibles, prolongées 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 1,7% les valeurs de l'année normative 2030. Et représente 88% 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 5,15 % contre un taux de 5,3 % en 2018.

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'Etat, issus de la dernière trajectoire économique et financière présentée en conseil d'administration et qui concernent :

- Evolution 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'Etat 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 coût directement imputable à compter de la tarification 2019,
- Des investissements additionnels, par rapport au contrat de performance, programmés à compter de 2020, de l'ordre de 200 M€ par an (euros constants 2016 dans la trajectoire de juillet 2018). 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 hausse par rapport à la chronique du contrat de performance, pour atteindre des montants annuels de 988 M€. Ces subventions sont issues de l'affectation par

l'Etat de tout ou partie des dividendes perçus de SNCF sur le résultat de ses filiales, et complétée le cas échéant par la rétrocession d'une quote-part de produit de l'intégration fiscale du groupe public ferroviaire (GPF) et/ou de cessions. La chronique des montants de subventions d'investissement de régénération pris en compte est alignée avec la trajectoire économique et financière du Groupe SNCF, elle-même présentée à son conseil de surveillance en juillet 2018.

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.

Les analyses de sensibilité réalisées dans le cadre du test au 31/12/2019 ressortent de la façon suivante :

Sensibilité aux paramètres de valorisation :

Une variation de +/- 10 points de base du taux d'actualisation représente une variation de -/+1,2 Md€ de valeur recouvrable.

Une variation de +/- 10 points de base du taux de croissance à l'infini entraîne une variation de +0,9Md€.

Sensibilité aux flux de trésorerie sur la période 2017-2030 (y compris effet IS) :

Une variation de +/- 100 M€ de dépenses nettes de régénération annuelles représente une variation de -/+ 2,1 Mds € de la valeur recouvrable. Cette valeur est fournie à titre indicatif car, au-delà d'un certain seuil, l'impact de l'évolution des dépenses de renouvellement sur la valeur recouvrable des actifs n'est pas linéaire et ces impacts peuvent être significatifs sur le coût de la maintenance, le trafic et donc les péages.

Une variation de +/- 100 M€ par an des péages ou des concours de l'Etat représente une variation de +/- 1,9 Md € de la valeur recouvrable.

2. RESULTAT ET SITUATION FINANCIERE DU GROUPE

2.1. TABLEAU DE FLUX DE TRÉSORERIE

En millions d'euros	31 déc 2019	31 déc 2018	Variation
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt	1 866	1 559	307
Incidence de la variation du besoin en fonds de roulement	400	58	342
Impôts décaissés (encaissés)	1	(5)	6
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	2 267	1 612	655
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise	(0)	0	(0)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(5 364)	(4 851)	(513)
Intérêts d'emprunts capitalisés	(208)	(222)	14
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	67	97	(30)
Variation des prêts et avances consentis	(201)	(230)	29
Subventions d'investissement reçues	2 598	2 046	553
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(3 108)	(3 162)	53
Emission d'emprunts	6 077	2 277	3 799
Remboursements d'emprunts	(1 556)	(1 179)	(377)
Remboursement des obligations locatives	(92)	-	(92)
Décaissements sur dettes PPP	(282)	(275)	(8)
Encaissements sur créances PPP	275	271	3
Intérêts financiers nets versés sur obligations locatives	(1)	-	(1)
Intérêts financiers nets versés	(1 323)	(1 265)	(58)
Variation des dettes de trésorerie	(2 435)	1 193	(3 628)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	662	1 024	(361)
Incidence des variations de juste valeur	(0)	(0)	0
Variation de trésorerie	(179)	(526)	347
Trésorerie d'ouverture	2 777	3 303	(526)
Trésorerie de clôture	2 598	2 777	(179)

Le Cash Flow Libre est obtenu par la somme (en millions d'euros) :

des lignes de l'état des flux de trésorerie :

	31 Déc 2019	31 déc 2018
- CAF après coût de l'endettement financier net et impôt	597	373
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(5 572)	(5 074)
- Subventions d'investissement reçues	2 598	2 046
- Remboursement des obligations locatives IFR16	(92)	-
- Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	78	74
- Incidence de la variation du BFR	390	81
de la variation du BFR IS inclus dans la ligne « Impôts (décaissés) encaissés » de l'état des flux de trésorerie	-	(1)
- Intérêts courus sur obligations locatives IFRS16	0	-
- des dividendes reçus des entités mises en équivalence	(1)	-
- des investissements en location financement	-	-
Total Cash Flow Libre	(2 003)	(2 502)

2.2. COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS 2019

En millions d'euros	31 déc 2019	31 déc 2018	Evolution	
			En M€	En %
Redevances d'infrastructures	5 818	5 648	170	3%
Compensation Fret	81	54	27	50%
Autres produits	602	599	3	0%
Chiffre d'affaires	6 501	6 301	200	3%
Achats et charges externes	(1 990)	(2 127)	137	(6)%
Charges de personnel	(2 426)	(2 331)	(96)	4%
Impôts et taxes	(224)	(231)	7	(3)%
Autres produits et charges opérationnels	2	(60)	62	(103)%
MARGE OPERATIONNELLE	1 862	1 553	309	20%
<i>MARGE OPERATIONNELLE / CHIFFRE D'AFFAIRES</i>	<i>29%</i>	<i>25%</i>	<i>+4 pts</i>	
Dotations aux amortissements	(2 184)	(2 107)	(77)	4%
Reprises de subventions d'investissement	967	1 035	(68)	(7)%
Résultat de cession d'actifs	68	60	8	13%
Variation nette des provisions	(4)	86	(89)	(104)%
RESULTAT OPERATIONNEL COURANT	710	627	83	13%
Quote-part nette des entreprises MEE	(2)	0	(3)	(616)%
Perte de valeur	-	(3 400)	3 400	n.a.
RESULTAT OPERATIONNEL	708	(2 772)	3 480	(126)%
Résultat financier	(1 306)	(1 241)	(65)	5%
RESULTAT AVANT IMPOTS	(598)	(4 013)	3 415	(85)%
Impôts	1	(771)	772	(100)%
RESULTAT NET	(597)	(4 784)	4 187	(88)%

2.2.1. Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de 6 501 M€ est en progression de +3.2% soit +200 M€ par rapport à fin décembre 2018 dont +23 M€ d'impact net lié aux grèves (217 M€ de chiffre d'affaires et 30,5 millions de trains-km (Mtkm) perdus au 1^{er} semestre 2018 contre 194 M€ et 25 Mtkm en 2019)

Hors effet grève, la croissance du chiffre d'affaires est portée par la hausse des barèmes de redevances de +99 M€ (indexation de +1,7% sur Voyageurs et +5,8% sur Marchandises), des régularisations sur exercices ayant impactées 2018 pour +24 M€ et une hausse de la compensation Fret de +23 M€ à la suite d'un changement de méthode de calcul.

2.2.2. Marge opérationnelle et résultat opérationnel courant

La Marge Opérationnelle (MOP) de 1 862 M€ est en hausse par rapport à fin décembre 2018 de + 309 M€ soit +20 %.

En retraitant l'impact net des grèves du premier semestre 2018 et de décembre 2019, la MOP s'améliore de +259 M€ soit +14,5 %.

Cette évolution s'explique principalement par la hausse des barèmes de redevances pour +99 M€ et par des éléments exceptionnels dont la résolution en 2018 de litiges antérieurs provisionnés pour +72 M€. Par ailleurs, l'application pour la première fois en 2019 de la norme IFRS 16 sur le traitement des contrats de location améliore de +86 M€ la marge opérationnelle 2019 (sans impact significatif sur le résultat net).

A fin 2019, le résultat opérationnel courant de +710 M€ est en augmentation de +83 M€ par rapport à 2018. Il est impacté par les variations des dotations aux amortissements et reprises de subventions d'investissement pour (145) M€ dont (90) M€ résultent d'IFRS 16, le solde étant lié aux mises en service majeures de 2019 et à l'amélioration du processus de mise en service. Cette évolution est partiellement compensée par (89)

M€ de reprises de provisions en 2018 liées à la résolution de litiges anciens qui n'ont pas eu d'équivalent en 2019 et par un résultat de cessions d'actifs supérieur de + 8 M€ en 2019.

2.2.3. Résultat financier

En millions d'euros	31 déc 2019	31 déc 2018	Evolution	
Coût de l'endettement financier net	(1 302)	(1 255)	(47)	4 %
Intérêts financiers nets versés sur obligations locatives	(1)		(1)	
Autres produits et charges financiers		8	(8)	(100) %
Coût financier des avantages accordés au personnel	(2)	7	(9)	(129) %
RESULTAT FINANCIER	(1 306)	(1 241)	(65)	5 %

Le résultat financier s'établit à (1 306) M€, et se dégrade de (65) M€ par rapport à 2018.

Cette dégradation est due principalement à un recul de :

- (62) M€ effet volume lié à un encours de dette supérieur par rapport à décembre 2018
- (32) M€ d'impact IFRS 9 sur les effets de couverture
- (10) M€ d'impact IAS 23 au titre des frais financiers activés sur les projets
- + 46 M€ d'effet taux favorable

2.2.4. Résultat avant impôts

Le résultat avant impôt 2019 s'établit à (598) M€ en hausse de 3.4 Md€ par rapport à 2018. Cette variation s'explique principalement par l'impact de la dépréciation de juin 2018.

2.2.5. Résultat après impôts

Le résultat net après impôt est de (597) M€ contre (4 784) M€ en 2018, en amélioration de 4,2 Md€ dont +3,4Md€ liés à la dépréciation des actifs en 2018 et +771 M€ sur les impôts différés.

SNCF Réseau, à titre exceptionnel, a maintenu à l'identique le montant de ses impôts différés actifs au montant calculé et comptabilisé à fin décembre 2018, dans l'attente des nouvelles perspectives de trajectoire qui seront connues à l'issue des discussions relatives au nouveau contrat de performance avec l'Etat

2.3. INVESTISSEMENTS

En millions d'euros	31 déc 2019	31 déc 2018	Evolution	
			En M€	En %
Grands projets de développement	1 081	770	311	40 %
<i>Dont part PPP</i>	<i>53</i>	<i>111</i>	<i>(58)</i>	<i>(52) %</i>
Projets régionaux de développement	1 114	861	253	29 %
Mise en conformité du réseau	345	268	77	29 %
Renouvellement et performance	2 714	2 725	(11)	(0) %
Foncier et autres	113	133	(20)	(15) %
<i>Dont part foncier</i>	<i>43</i>	<i>59</i>	<i>(16)</i>	<i>(26) %</i>
<i>Dont part travaux pour tiers</i>	<i>69</i>	<i>75</i>	<i>(6)</i>	<i>(7) %</i>
TOTAL INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES	5 367	4 757	610	13 %
Industriels	308	299	9	3 %
DEPENSES TOTALES	5 674	5 057	617	12 %

*Reclassement de 8 M€ concernant CDG Express suivi initialement en PRD en 2018 vers Grands projets de développement en 2019

Les investissements sont présentés en dépenses totales, immobilisées et non immobilisées, hors coût de financement.

Le total des dépenses d'investissements brutes représente 5 674 M€, en hausse de 617 M€ par rapport à fin décembre 2018 arrêté à 5057 M€. Les dépenses d'investissements ont notamment augmenté sur les projets de développements nationaux de +311 M€ et régionaux de +253 M€ atténuées par une légère baisse des investissements de renouvellement et performance (-11 M€) et du foncier et autres (-20 M€).

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

2.3.1. Investissements de renouvellement et performance

Le programme de renouvellement de l'année 2019 témoigne de la volonté de l'entreprise de poursuivre les efforts d'investissement pour la régénération du réseau structurant le plus circulé.

La production à fin décembre 2019 s'établit à 2 714 M€, en retrait de 11 M€ par rapport à fin décembre 2018 (2 725 M€).

La rénovation des voies et appareils de voie du réseau principal se poursuit à un rythme élevé conformément à la planification des travaux en nombre de GOPEQ (équivalent de km de voies renouvelées) et en nombre d'appareils de voie par rapport à 2018 :

En unités physiques	2019	2018	Evolution	
GOPEQ	942	835	107	13 %
Nombre d'appareil de voie (*)	460	459	1	0 %

*Hors LGV

Les investissements de renouvellement des voies s'élèvent à 1 663 M€, en retrait de 17 M€ par rapport à fin décembre 2018 (1 681 M€) ; 27 % des investissements sont réalisés en Ile-de-France.

Les **principaux chantiers** à fin décembre 2019 ont été réalisés sur les sections Nantes-La Roche/Yon (80 km), Marseille-Toulon (40 km), Montargis-La Charité (54 km), sur les lignes de Gonnesse à Lille-Frontière (23 km), Pierrelaye-Creil (33 km), Saint Gaudens-Capvern (25 km), Paris Nord/Creil (37 km), Argenteuil-Bobigny, BOA (37 km), Paris Lyon, LN3, Rémilly-Bening. A l'occasion des week-end prolongés de l'Ascension et la Pentecôte 22 opérations coup de poing ont été réalisées dont notamment la pose de la structure métallique en arc du futur viaduc qui reliera les nouvelles voies dédiées au RER E au réseau actuel au-dessus des lignes existantes, entre Nanterre et Bezons et l'installation d'une passerelle équipée d'ascenseurs et comprenant 2 travées enjambant 5 voies ferrées en gare de Bourgoin-Jallieu.

Les **investissements en Signalisation** sont en hausse par rapport à 2018 (+35 M€ soit +11 %). Sur l'année 2019, ces opérations concernent principalement les Commandes Centralisées du Réseau (CCR)* dont plusieurs mises en services réalisées en 2019 et notamment la CCR de Creil et Compiègne, la CCR de Thionville.

L'**activité Traction électrique** liée à la modernisation des caténaires, destinés à l'alimentation électrique des trains, est en baisse par rapport à 2018 (-30 M€ soit -15 %). Les travaux de renouvellement de la caténaire du RER C ont commencé.

En matière d'**Ouvrages d'art** (ponts, tunnels) **et en terre** (talus, remblais), le montant des dépenses à fin décembre 2019 est de 171 M€, stable par rapport à fin décembre 2018 (-3 M€ soit -2%). SNCF Réseau a notamment poursuivi les travaux liés au renouvellement du viaduc de Marly-le-Roi sur la ligne L du Transilien, au confortement du tunnel de Cimiez et a initié les travaux du tunnel de Caluire.

L'activité **Télécom** est en hausse par rapport à 2018 (+9 M€ soit +8 %). A noter que le déploiement de la fibre optique sur le domaine ferroviaire, se poursuit avec 1100 km supplémentaires planifiés en 2019, soit un réseau de 6 800 km pour répondre aux besoins de communication et de sécurité liés au transport ferroviaire (flux des applications industrielles de SNCF Réseau en matière de signalisation et de Contrôle Commande). Les capacités excédentaires sont commercialisées.

Les dépenses d'aménagement **des halles et quais en Gare** sont en légère baisse à fin décembre 2019 par rapport à 2018 (-7 M€ soit -14%). Ces dépenses concernent par exemple la poursuite des travaux de modernisation de la gare d'Austerlitz qui fait l'objet d'un vaste plan d'investissements jusqu'en 2020 ainsi que les travaux des gares de Troyes et Béziers.

Les autres dépenses de renouvellement (175 M€) sont stables par rapport à 2018 (173 M€). Elles correspondent principalement aux opérations de gros entretiens, à l'amélioration de la régularité ainsi qu'à des investissements commerciaux notamment sur l'activité fret.

Les investissements industriels sont en hausse de 9 M€ (soit +3 %) par rapport à décembre 2018. Ils concernent principalement les systèmes d'information, le matériel et outillage pour la modernisation de l'outil industriel et les installations du programme de Valorisation du patrimoine immobilier.

2.3.2. Mises en conformité du réseau

La mise en conformité du réseau s'inscrit dans le cadre de la priorité de l'entreprise accordée aux opérations spécifiques de sécurité et de mise en accessibilité auprès des personnes à mobilité réduite. La production à fin décembre 2019 de 345 M€ est en augmentation par rapport à décembre 2018 (+76M€ soit +28 %).

Les **investissements de sécurité** s'élèvent à 146 M€ à fin décembre 2019 et sont en hausse par rapport à 2018 (+8 M€ soit +6%). Ces investissements concernent principalement des suppressions de passages à niveau ou des aménagements pour l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau, la suppression ou l'aménagement de traversées de voie pour le public en gare, la mise en place de clôtures pour éviter les intrusions dans les emprises ferroviaires, la sûreté des infrastructures, la sécurisation de tunnels ferroviaires, l'installation d'équipements de contrôle de vitesse des trains par balise. En 2019, SNCF Réseau a prévu la suppression de 5 passages à niveau dont 4 inscrits au plan de sécurisation national (Saint Pierre de Chandieu en Auvergne-Rhône-Alpes, Nonant-le-Pin en Normandie, Verton en Hauts-de-France, Muret et Baillargues en Occitanie) et 4 traversées de voie pour le public en gares de Gujan-Mestras et de La-Teste-de-Buch en Nouvelle-Aquitaine, de Bram en Occitanie et de Gare Bourron Marlotte Grez en Ile-de-France.

Les **investissements d'accessibilité**, sur le périmètre de Mise en conformité du réseau, s'élèvent à 166 M€ en 2019 et sont en nette hausse (+72 M€ soit +77 %) par rapport à 2018. Sur le périmètre des Projets régionaux de développement, ces investissements sont en hausse de 33 M€ (soit 37%) entre 2018 (88 M€) et 2019 (121 M€). Les principales opérations d'accessibilité concernent principalement l'aménagement d'ascenseurs et de rampes d'accès pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR). SNCF Réseau a notamment entrepris des travaux de mise en accessibilité dans de multiples gares telles que Saint-Denis, Persan Beaumont, Trappes, Marmande, Agen, Bourgoin-Jallieu, Dole, Saint-Nazaire.

2.3.3. Développement du réseau

Les dépenses d'investissements de développement du réseau augmentent de 311 M€ par rapport à 2018 essentiellement avec une montée en puissance des grands projets franciliens

EOLE sur le RER et Charles de Gaulle Express ainsi que des travaux de développement en régions.

- Grands projets en PPP -58 M€ / -52 %

En 2019, la production réalisée sur les projets en PPP s'établit à 53 M€ et concerne principalement des travaux connexes de finition du contournement de Nîmes et Montpellier.

- Grands projets en Travaux +377 M€ / +60 %

Les dépenses des Grands Projets en Travaux s'établissent à 1 001 M€ en 2019. Cette section d'investissements concerne notamment le projet EOLE, correspondant au prolongement vers l'ouest du RER E pour 689 M€. La mise en service est prévue en 2022 pour la partie des nouvelles infrastructures (Haussmann Saint-Lazare/Nanterre la Folie) et en 2024 pour la ligne jusqu'à Mantes-la-Jolie. Le projet Charles de Gaulle Express correspond à l'autre projet d'envergure de ce segment d'investissements pour 241 M€. A fin décembre 2019, les études LGV+ Paris-Lyon s'élèvent à 31 M€.

- Grands Projets nationaux amont et modernisation -8 M€ / -23 %

Les études pour la réalisation des futurs grands projets seront hiérarchisées sur la base de la nouvelle Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) suite au rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures. Le déclenchement et l'avancement de ces études/acquisitions foncières sont étroitement liés aux décisions de l'Etat. A fin décembre 2019, ces études s'élèvent à 27 M€ contre 35 M€ à fin décembre 2018 et concernent essentiellement le programme GPSO (Grands Projets Sud-Ouest), les lignes Nouvelles Provence Côte d'Azur ainsi que Montpellier-Perpignan.

2.3.4. Projets régionaux développement

Les projets entrant dans cette catégorie regroupent essentiellement les projets financés par les Contrats de Plan Etat-Régions (CPER) de 2015 à 2020, y compris les projets de modernisation des lignes UIC 7 à 9 et les investissements capillaires fret. Les dépenses sur ce segment s'établissent à 1 114 M€ en 2019, confirmant la montée en puissance de l'année 2018.

- Les **investissements des lignes 7 à 9** qui s'élèvent à 322 M€ en 2019 et qui sont en nette hausse par rapport à 2018 (+ 95 M€ soit +42%).
- Les **investissements des autres PRD** qui s'élèvent à 449 M€ en 2019 et qui sont en nette hausse par rapport à 2018 (+125 M€ soit +39%).
- Les **investissements de Tram Train** qui s'élèvent à 85 M€ en 2019 et qui sont en nette hausse par rapport à 2018 (+41 M€ soit +94%).

En Ile-de-France, les principaux projets en cours restent les projets tram-train avec la réalisation de la Tangentielle Ouest entre Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr-L'école (Tram 13) et le Tram-Train Massy-Evry (TTME). Les autres principaux projets concernent notamment les travaux d'électrification entre Paris et Troyes, les travaux d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite avec une trentaine de gares en travaux, l'augmentation du terminus de Cergy, et les travaux relatifs aux interconnexions avec le réseau du Grand Paris Express avec la poursuite des projets en gare de Vitry-les-Ardoines, Clamart et Vert-de-Maisons.

En 2019, plusieurs opérations ont été réalisées en régions telles que la modernisation de la ligne Clisson-Cholet, l'installation d'une passerelle en gare de Lisieux, la mise en service d'IPCS sur la ligne POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) et entre Morcenx et Dax.

D'autres grosses opérations se poursuivent en 2019 en phase de réalisation, comme la seconde phase de renouvellement de la ligne Marseille-Aix, la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors, et le projet transfrontalier Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) entre la Suisse et la France.

2.4. ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT

2.4.1. Gestion des financements et des placements

Sécurité et diversité des financements

La stratégie financière de SNCF Réseau lui impose de disposer à tout moment des ressources financières suffisantes pour financer son activité courante et ses investissements. En complément de ses ressources propres et des concours publics qui lui sont versés, SNCF Réseau a assuré l'essentiel de son financement sur les marchés de dette organisés ou de gré à gré.

SNCF Réseau, pour couvrir son besoin de financement en 2019, disposait de plusieurs programmes de financement couvrant des maturités plus ou moins longues :

- Programme Euro Medium Term Note (EMTN) d'un montant maximum de 55 Md€ ;
- Programme Euro Commercial Paper (ECP) d'un montant maximum de 5 Md€ ;
- Programme de Negotiable European Commercial Paper (NEU CP) d'un montant maximum de 3 Md€.

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

Le 1er janvier 2020, SNCF Réseau changera de statut, adoptant celui de société anonyme à capitaux publics, et est devenu une filiale de la société SNCF S.A, holding de plein exercice intégralement détenue par l'Etat. Conformément aux annonces du Premier ministre le 25 mai 2018, la réforme du système ferroviaire donnera lieu à une reprise par l'Etat de 35 milliards d'euros de dette de SNCF Réseau, dont 25 en 2020 et 10 en 2022, en vue d'assainir la structure financière de l'entreprise.

Dans un communiqué de presse du 26 novembre 2018, le Ministère de l'Economie et des Finances, via l'Agence France Trésor, a indiqué que « cette reprise de dette consistera à mettre en place un mécanisme de prêts miroirs identiques entre SNCF Réseau et la Caisse de la Dette Publique (CDP), à la suite de quoi l'Etat, après l'autorisation du Parlement lors de la loi de finances 2020, se substituera à SNCF Réseau comme débiteur de la CDP, allégeant l'entreprise de la dette correspondante ». Les modalités de reprise de la dette de SNCF Réseau par l'Etat permettent de préserver l'égalité de traitement des créanciers obligataires de l'entreprise.

Le nouveau pacte ferroviaire introduit donc des changements majeurs quant à l'organisation du Groupe, à la forme juridique de l'entreprise ou aux principaux équilibres économiques du système ferroviaire.

Les notes à court et long terme attribuées par les agences de notation financière sont les suivantes à fin décembre 2019 :

	Long terme	Court terme
Moody's	Aa2	P-1
Standard & Poor's	AA	A-1+
Fitch Ratings	AA	F1+

Stratégie de financement 2019 : diversification internationale et pluralité des formats de dette proposés aux investisseurs.

SNCF Réseau a mis en place en 2017 une stratégie de financement adaptée aux nouveaux besoins et contraintes des investisseurs :

- accentuer la diversification géographique de la base d'investisseurs par la mise en place d'un programme récurrent d'émissions en dollar US ;
- proposer aux investisseurs de nouveaux produits et de nouveaux formats, dont un programme Green Bond ;
- améliorer la visibilité et la liquidité perçue du titre SNCF Réseau en augmentant la part d'émissions publiques de référence (taille benchmark) ;
- renforcer la communication financière de SNCF Réseau, notamment via un programme de road shows annuels dans ses quatre principales zones d'intérêt (Amérique du Nord, Asie, Europe, Moyen-Orient).

Le développement de cette stratégie de financement s'est poursuivi en 2018 et 2019.

La maturité moyenne à l'émission en 2019 des emprunts obligataires est de 16.7 ans, traduisant la volonté de SNCF Réseau d'émettre de la dette à maturité longue dans la continuité des années précédentes.

SNCF Réseau a continué à bénéficier d'une bonne capacité de financement en 2019, quelle que soit la maturité, auprès d'une base d'investisseurs en majorité internationale : les émissions levées à fin décembre 2019 ont été souscrites par des investisseurs français (38 %), autres pays de la zone Euro (24 %) et reste du Monde (38 %).

Les émissions réalisées en 2019 :

SNCF Réseau a émis en 2019, 5,6 Md€ à une maturité moyenne de 16.7 ans dont les principales sont :

- émission obligataire en € publique de taille benchmark de 1,5 Md€ à 17 ans (maturité 25 mars 2036) ;
- émission obligataire en \$ publique de taille benchmark de 1,5 Md\$ (soit : 1,3Md€) à 3 ans (maturité 18 mars 2022) ;
- émission obligataire en € publique à 100 ans (maturité 14 avril 2119) de 100M€ ;
- émission corporate de 133M€ maturité 31 mars 2026
- 18 autres opérations obligataires sur des maturités variées allant de 9 à 43 ans, pour un total de 2 514 M€.

Dette financière nette selon les normes IFRS

En tenant compte de l'ensemble des instruments financiers et des effets périmètre PPP (Partenariats Public Privé), la dette financière nette IFRS s'élève à 51,9 Md€ à fin décembre 2019 contre 49,6 Md€ à fin décembre 2018.

Maintien d'un excédent de liquidité satisfaisant pour assurer le financement de l'entreprise

La liquidité de SNCF Réseau à fin décembre 2019 est à 2,6 Md€, elle est composée essentiellement de placements.

Les supports de placements utilisés sont des OPCVM monétaires, des comptes bancaires et des dépôts à terme, ce qui garantit leur bon degré de liquidité et un très faible niveau de risque.

De plus, SNCF Réseau bénéficie d'une ligne de crédit syndiquée de 1,5 Md€ (extensible à 2 Md€) à échéance en juin 2022, auprès de 15 banques partenaires de SNCF Réseau.

Cette ligne n'a jamais fait l'objet de tirage.

2.4.2. Gestion des risques de marché

Les risques financiers sont décrits dans la partie « 3.4.1 La maîtrise des risques financiers ».

2.5. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ETAT

2.5.1. Concours publics relatifs aux investissements sur le réseau

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

A fin 2019, les subventions appelées par SNCF Réseau s'élevaient à 2 425 M€, dont 377 M€ auprès de l'AFITF.

Le montant des créances de subvention échues s'établit à 346 M€ (dont 189 M€ en attente de l'Etat et de l'AFITF) contre 381 M€ (dont 368 M€ de la part de l'Etat et de l'AFITF) à fin 2018. Sur le projet SEA notamment, le montant des créances échues est de 156 M€ (dont 123 M€ de l'Etat) à fin 2019.

2.5.2. Responsabilité Fiscale

En 2019, SNCF Réseau n'a d'activité économique directe que sur le sol français et n'a pas de présence ou de projets d'investissements directs dans un pays autre que la France excepté les missions techniques. SNCF Réseau n'a pas de présence dans les Etats et territoires non coopératifs.

2.6. MISE EN ŒUVRE DU CONTRAT PLURIANNUEL DE PERFORMANCE

SNCF Réseau et l'Etat ont signé le 20 avril 2017 un contrat pluriannuel de performance pour la période 2017-2026 (inclus), conformément à l'article L. 2111-10 du code des transports. SNCF Réseau s'y engage sur les principaux aspects de la gestion du réseau, assortis d'une trajectoire financière intégrant le concours financier de l'Etat.

Portant sur dix ans avec une actualisation prévue tous les trois ans, ce contrat offre une visibilité à SNCF Réseau pour améliorer la gestion du réseau dans une vision de moyen terme ainsi que définir et mettre en œuvre les principaux axes de sa modernisation. Les parties prenantes du système ferroviaire y trouvent également les objectifs et priorités qui seront suivis par le gestionnaire d'infrastructure.

Comme prévu par ledit article du code des transports, SNCF Réseau rend compte chaque année, dans son rapport d'activité, de la mise en œuvre de ce contrat. Ce rapport est soumis à l'avis de l'Autorité de régulation des transports (ART, ex-ARAFER). Le rapport d'activité et l'avis de l'Autorité sont adressés au Parlement et au Haut Comité du système de transport ferroviaire.

Le présent rapport de gestion intégré rend ainsi compte de la troisième année de mise en œuvre du contrat. La plupart des engagements qu'il comporte s'inscrit sur le moyen ou long terme et est en cours de mise en œuvre. Le compte-rendu annuel s'enrichit donc au fil des réalisations prévues au contrat.

Le contrat actuel comporte des engagements de différentes natures : indicateurs contractuels, jalons industriels, production de rapports thématiques, autres engagements industriels et commerciaux.

Les dispositions prévues par le nouveau pacte ferroviaire (réorganisation du Groupe SNCF, reprise de la dette de SNCF Réseau, limitation de la hausse des péages, etc.) voté par le Parlement en juin 2018 nécessitent la modification substantielle du contrat actuel. Les travaux ont été engagés en 2019 avec les services de l'Etat et sont en cours.

2.6.1. Indicateurs contractuels

Le contrat définit vingt indicateurs : dix indicateurs industriels et commerciaux et dix indicateurs financiers. Le tableau suivant rapporte les valeurs 2016 à 2019, les cibles à l'échéance du contrat en 2026 et les jalons intermédiaires de 2018 et 2021, qui alimentent l'actualisation triennale du contrat prévue par le code des transports.

Indicateurs industriels et commerciaux	unité	2019	2018	2017	2016	Jalons		Cible	
						2018	2021	2026	
Productivité de l'entretien	-	-	-	-	-	Indicateur en construction			
Ruptures de rail toutes causes sur voies principales	nb	⁽²⁾	128	141	161	152	146	140	
Indicateurs de sécurité (1)	Gauches de voie sur voies principales	nb	⁽²⁾	16 (prov.)	19	30	32	30	24
	Pannes de signalisation toutes causes	nb	⁽²⁾	221	261	262	255	248	227
	Autorisations de franchissement sans vérif. préalable	nb	⁽²⁾	59	56	52	55	44	37
Qualité de la conduite des opérations d'investissement (hors construction de lignes nouvelles)	Respect du coût de réalisation	%	⁽²⁾	65	64	-	73	77	81
	Respect des délais de réalisation	%	94	82	95	94	93	94	95
	Respect du programme fonctionnel	%	-	-	-	-	Indicateur en construction		
Coût moyen par km des opérations de renouvellement de la voie (Gopeq) sur le réseau structurant (LGV, IdF et UIC 1-6). Indice base 100 en 2015.	-	⁽²⁾	113 (prov.)	105	96	103	106	106	
Longueur de voies soumises à ralentissement de la vitesse de circulation, au 31/12	LGV	km	0	0	0	0	0	0	
	UIC 1 à 4	km	567	575	544	672	500	250	150
	UIC 5 à 6	km	613	666	750	695	700	500	400
Trafic des lignes capillaires fret couvertes par un accord de partenariat en vigueur	trains-km	980 500	945 500	895 100	894 600	Selon capacité des partenaires à s'engager et activité des chargeurs			
Qualité de service fret et voyageurs	-	-	-	-	-	Indicateur en construction			
Qualité de l'infrastructure par axe	-	-	-	-	-	Indicateur en construction			
Qualité des sillons fret	%	⁽³⁾	⁽³⁾	68,7	64,9	61,5	A définir en concertation		
Fréquence des accidents avec arrêt de travail (nombre d'accidents par million d'heures travaillées) (4)	-	10,49	10,2	10,3	11,2	8,33	6,1	A déterminer	

(1) Hors lignes UIC 7 à 9.

(2) Chiffres disponibles en mars 2020.

(3) L'indicateur ne servant plus à l'indexation du barème tarifaire fret, il n'est plus calculé depuis 2018

(4) Sur le périmètre de SNCF Réseau

Indicateurs financiers	unité	2019	2018	2017	2016	Jalons		Cible	
						2018	2021	2026	
Taux de couverture du coût marginal par les péages payés par les entreprises de fret	%	59	68	68	64	-	-	-	
Economies générées par les gains de productivité réalisés (cumul à partir de 2017)	M€	424	283	150	-	(1)	666 (2)	1622 (2)	
Taux de couverture du coût complet selon la méthode des amortissements comptables	%	86	85	92	94	(1)	(1)	(1)	
Dettes financières nettes en valeur de remboursement	Md€	50,0	48,2	45,5	42,0	(1)	(1)	(1)	
Dettes nettes en normes IFRS	Md€	51,9	49,6	46,6	44,9	(1)	(1)	(1)	
Rapport entre la dette financière nette en VR et la marge opérationnelle	ratio	26,83	31,06	23,99	22,24	(1)	(1)	(1)	
MOP / Charge financière	ratio	1,23	1,04	1,28	1,32	(1)	(1)	(1)	
Taux moyen de la dette financière de SNCF Réseau	%	3,08	3,17	3,35	3,46	-	-	-	
Maturité résiduelle moyenne de la dette financière long terme brute de SNCF Réseau	ans	12,2	12,4	12,5	12,9	-	-	-	
Notations de Moody's, Standard & Poor's et Fitch ratings	Long terme	note	Aa2 AA AA	Aa2 AA AA	Aa2 AA AA	Aa2 AA AA	-	-	-
	Court terme	note	P-1 A-1+ F1+	P-1 A-1+ F1+	P-1 A-1+ F1+	P-1 A-1+ F1+	-	-	-

(1) Valeurs confidentielles

(2) La nouvelle trajectoire du Pacte Ferroviaire intègre une performance complémentaire (380 M€ courants 2026) par rapport au contrat de performance

Pour la construction de l'indicateur de productivité de l'entretien, SNCF Réseau a développé une nouvelle modélisation technico-économique de l'entretien de l'infrastructure, permettant de mesurer le volume réalisé, d'objectiver la mesure de la performance et d'optimiser la gestion de l'actif. Cette modélisation (entretien nominal annuel kilométrique) a été établie en 2019 sur chacun des domaines techniques (voie, appareils de voie, caténaire, passages à niveau, signalisation, ouvrages d'art) et l'outil créé sera déployé en 2020 dans la gestion technique et budgétaire des entités internes chargées de l'entretien du réseau. Cet outil contribuera à l'appréciation de la productivité de l'entretien.

La sécurité du réseau est appréciée selon les quatre indicateurs suivants : les ruptures de rails toutes causes, les gauches de voie, les pannes de signalisation toutes causes, les autorisations de franchissement de signaux sans vérification préalable. Les résultats 2019 ne sont pas encore connus au moment de l'édition du présent rapport.

La qualité de la conduite des opérations d'investissements s'apprécie selon trois paramètres :

- Le respect du coût de réalisation : en attente des résultats 2019.
- Le respect des délais de réalisation : en 2019, sur près de 90 opérations suivies, 94% ont été mises en service dans les délais prévus ou ont permis de délivrer le service attendu à la date prévue. Les principales causes de report de mises en service se rapportaient à des défaillances d'entreprises ou, en décembre, aux mouvements sociaux interprofessionnels qui ont affecté l'entreprise.
- Le respect du programme d'opération : plus récent et plus complexe à calculer, la préparation de l'indicateur a été impactée par la réorganisation de la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de Nouvel' R ; la production de l'indicateur est prévue fin 2020 sur un échantillon de projets en cours de définition (projets à enjeux nationaux du top 100 mis en service en 2020, principaux projets de régénération voie).

Le taux de couverture du coût marginal par les péages payés par les entreprises de fret traduit l'ambition, au moment de la signature du contrat, de rapprocher à terme la tarification du fret avec les coûts variables qui lui sont directement imputables. En 2019, 59% des coûts marginaux ont été couverts par les péages. La variation de ce taux par rapport aux années précédentes est liée à l'introduction d'une tarification par classe de tonnage.

Le coût moyen par km des opérations de renouvellement de la voie sur le réseau structurant est calculé à la suite de la réalisation de centaines d'opérations par an puis ajusté à mesure que les comptes de chacune de ces opérations sont arrêtés et les différends purgés. Les résultats provisoires 2019 ne sont pas encore connus au moment de l'édition du présent rapport.

La longueur de voies soumises à ralentissement de la vitesse de circulation est en baisse sur l'ensemble du réseau structurant (-5%). Les LGV sont toujours préservées de ralentissements, les principales lignes du réseau classique connaissent une légère amélioration (UIC 1 à 4, -8 km), tandis qu'ils sont de nouveau en nette baisse sur le reste du réseau structurant (UIC 5 et 6, -53 km). Les travaux de régénération en cours de programmation devraient permettre de réduire le volume de ralentissements de sorte à tenir les jalons contractualisés.

Le trafic des lignes capillaires fret couvertes par un accord de partenariat en vigueur mesure la portée de l'action commune de SNCF Réseau et des parties prenantes pour pérenniser les lignes de desserte locale de fret. SNCF Réseau et l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) définissent d'abord un programme national permettant de répartir les fonds disponibles. Chaque opération fait ensuite

l'objet d'un conventionnement entre SNCF Réseau et l'AFITF puis entre SNCF Réseau et les partenaires locaux cofinanceurs. En 2019, de nouvelles conventions de partenariat ont été signées, portant ainsi le trafic concerné à près d'un million de trains-km. La conclusion de tours de table financiers pour réaliser les opérations s'avère cependant de plus en plus difficile, conduisant probablement à la stabilisation du nombre de lignes couvertes par un accord.

La qualité de service fret et voyageurs a fait l'objet d'un groupe de travail en cours avec les parties prenantes du COOPERE (EF, AOT, Autorités) sur la base de la proposition de SNCF Réseau élaborée en 2017. Le projet d'indicateur intègre plusieurs composantes (essentiellement qualité d'allocation des sillons et qualité des circulations), chacune composée de plusieurs indicateurs. Cependant, l'exercice a buté sur la difficulté de définir des cibles engageantes pour chaque composante. La qualité de service sera appréciée par d'autres indicateurs plus simples à mettre en œuvre et qui sont en cours de définition avec l'Etat.

L'indicateur de qualité de l'infrastructure par axe est en cours de construction. A l'instar d'autres réseaux ferrés l'ayant mis en place, il implique un important travail de fond pour comprendre et modéliser le vieillissement des différentes installations composant le réseau et estimer leur cycle de renouvellement, en particulier selon les technologies, l'environnement et l'usage. Il s'agit donc de travaux sur le long terme, qui ont été poursuivis en 2019. Le domaine technique de la voie – le plus important de tous – est déjà bien connu, avec un indicateur similaire de consistance, déjà opérationnel (ICV). Les travaux de documentation et de modélisation se sont poursuivis en 2019 sur les autres domaines techniques.

L'indicateur de qualité des sillons fret a été mis en place en 2016 afin d'indexer une partie de l'évolution des péages fret à la qualité des sillons fournie par SNCF Réseau. Les principes d'évolution des péages fret ont été entièrement revus dans le cadre de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire de 2018 et de décisions de l'ART, avec une évolution du barème plus modérée et qui n'est plus corrélée à la qualité des sillons. L'indicateur ayant perdu sa principale fonction, son calcul n'a pas été pérennisé dans la nouvelle organisation du management des données de SNCF Réseau. Il n'est donc plus fourni depuis l'an passé.

La fréquence des accidents avec arrêt de travail sur le périmètre de SNCF Réseau marque un progrès depuis 2016 (-6 %) mais restant en deçà de l'objectif initialement fixé. En plus des actions ciblées sur les causes principales d'accident, SNCF Réseau a lancé en 2019 une transformation managériale devant permettre de baisser significativement et de manière pérenne la fréquence des accidents à l'avenir.

La performance de SNCF Réseau atteint +141 M€ en 2019. Cette performance est au-dessus de la trajectoire du pacte ferroviaire, élaborée en 2018.

Pour 2019, le coût complet du réseau établi à partir de la comptabilité générale, sur la base du coût historique avant effet de la dépréciation des actifs, s'élève à 7,6 Md€, couvert à hauteur de 86 % par des recettes. Le maintien de ce taux de couverture par rapport à 2018 (85 %), s'explique par une augmentation des produits dans les mêmes proportions que le coût complet

L'évolution 2019 des indicateurs financiers suivants est commentée au paragraphe 2.4 :

- dette financière nette en valeur de remboursement ;
- dette nette en normes IFRS ;
- taux moyen de la dette financière de SNCF Réseau ;
- maturité résiduelle moyenne de la dette financière long terme brute de SNCF Réseau ;

- notations de Moody's, Standard & Poor's et Fitch Ratings.

S'agissant du ratio MOP / Charge financière, il s'améliore malgré la hausse du coût de l'endettement financier net, du fait de l'amélioration plus significative de la marge opérationnelle de +309 M€.

2.6.2. Jalons industriels

Le contrat prévoit seize jalons industriels, correspondant à la mise en œuvre ou en service de projets ferroviaires ou de gestion interne notamment, à une date donnée. Les jalons concernent des projets engagés avant la signature du contrat et dont la réalisation s'effectue sur plusieurs années. L'annexe 10 du contrat liste les jalons et indique les échéances fixées avec l'Etat.

La construction d'un indicateur mesurant l'effet de la régénération sur les dépenses d'entretien est pleinement tributaire de la modélisation économique de l'entretien de l'infrastructure évoquée précédemment, sujet d'une grande complexité méthodologique du fait de la diversité des composants de l'infrastructure et des interventions d'entretien. Un outil expérimental a bien été développé pour mesurer l'effet de la régénération de la voie sur les dépenses d'entretien (SIMBA).

La GMAO est entièrement déployée pour les spécialités suivantes : Signalisation électrique depuis novembre 2017, Caténaires depuis février 2018, Outillage depuis T3 2018, Voie depuis janvier 2019. Pour la spécialité Signalisation mécanique, un seul Infrapôle reste à terminer (Aquitaine, mars 2020). Pour la GMAO Engins, le déploiement sera achevé fin février 2020. Pour les ouvrages d'art, une nouvelle application (PIOA) est en cours de développement et devrait être déployée en 2021 ; son raccordement à la GMAO est à l'étude et pourrait suivre en 2022. Une réflexion est en cours pour intégrer à PIOA les ouvrages en terre. Hors champ initial de la GMAO, l'intégration de la maintenance des installations d'énergie électrique est en phase pilote sur plusieurs établissements, dans le cadre du programme OMEGA. L'objectif est de déployer tous les sites du périmètre OMEGA d'ici fin 2020, puis nationalement à partir de 2021 (fin probable en 2022).

L'approbation des avant-projets d'investissement en connaissance des aspects systèmes (interopérabilité, gabarit, etc.), capacité (impact sur la planification à cinq ans) et disponibilité des ressources est en application, à la nuance de l'horizon de planification : à ce jour, les instances de gouvernance ont connaissance de l'impact des projets sur la planification des capacités à trois ans. SNCF Réseau progresse néanmoins d'un semestre par an vers la cible de l'horizon de planification à cinq ans, dans le cadre actuellement défini par le contrat (volume de renouvellement notamment). La stratégie de gestion du réseau pour les prochaines années établie en 2019 permet cependant un jalonnement des aspects systèmes, capacités et ressources sur la période de trois à cinq ans.

La production des schémas directeurs du Grand Plan de Modernisation du Réseau (GPMR) se déroule en trois étapes (diagnostic, concertation et élaboration), en tenant compte de la multiplicité des contextes locaux. Ces schémas partagés avec les parties prenantes s'appuient sur les besoins de mobilité et les hypothèses de circulations de trains en 2025 et 2030. Ils nourrissent une vision stratégique du réseau et l'identification d'aménagements nécessaires. En parallèle, de nouvelles notions en lien direct avec les schémas directeurs ont été introduites, comme la stratégie d'axe et les plans d'exploitation émergents, qui définissent les performances cibles et les trajectoires à suivre par l'entreprise pour les atteindre. A fin 2019, les schémas directeurs ont été élaborés pour neuf nœuds (Bordeaux, Grenoble, Hendaye, Lyon, Marseille, Nantes, Rennes, Strasbourg et Toulouse). Par ailleurs, des études se déroulent concernant les nœuds de Montpellier, Metz, Nancy, Toulon, Tours et Nice (ERTMS sur ce dernier). Celles sur Lille ne pourront démarrer qu'une fois l'ambition de desserte définie par l'AOT. Les études sur Rouen

démarreront avec la reprise des études sur la ligne nouvelle Paris – Normandie en 2020. Neuf axes (Paris-Le Havre, Paris-Clermont, Paris-Limoges-Toulouse, Nantes-Lyon, Nantes-Dijon, Nantes-Bordeaux, Tours-Bordeaux et Bordeaux-Marseille) ont été étudiés. Des études sont en cours sur Toulouse-Bayonne. L'axe Marseille-Vintimille bénéficie par ailleurs de différentes études de projet ERTMS. SNCF Réseau s'appuie sur les études faites à l'occasion des schémas directeurs pour élaborer un schéma national de développement de services express métropolitains autour des grandes agglomérations et ainsi répondre à une disposition de la loi d'orientation des mobilités promulguée en décembre 2019. SNCF Réseau s'appuie sur les études faites à l'occasion des schémas directeurs pour élaborer un schéma national de développement de services express métropolitains autour des grandes agglomérations et ainsi répondre à une disposition de la loi d'orientation des mobilités promulguée en décembre 2019.

La définition de critères de priorité pour les opérations de renouvellement a abouti en 2017, comme prévu par le contrat, à la production d'une méthodologie. Celle-ci a été mise en œuvre pour la prise de décision par le Conseil d'administration de SNCF Réseau du 30 novembre 2017 concernant la stratégie de renouvellement de deux lignes (Amiens – Serqueux et Troyes – Belfort). Le principe a également été décliné sur les investissements de sécurité et concernant les passages à niveaux. L'outil d'asset management alimentant l'indicateur de qualité de l'infrastructure par axe (cf. ci-dessus) participera également à une meilleure définition des priorités de renouvellement.

Le jalon consistant à intégrer l'étude de réduction des coûts pour chaque avant-projet d'investissement présenté en Comité national des Investissements et des Engagements (CNIE) a également été tenu, à partir du dernier trimestre 2017. L'intérêt de ce levier d'optimisation des projets a conduit à la mise au point d'un modèle de présentation des démarches de réduction de coût en CNIE fin 2017, qui a été appliqué dès le premier semestre 2018.

La tenue de revues de sécurité de projets s'est développée en 2019, s'appuyant sur plusieurs modèles diffusés aux équipes projets. Le déploiement de ces revues s'est fait prioritairement sur les projets les plus importants. En parallèle, une animation interne sur les risques sécurité des projets est effectuée mensuellement.

Conformément au contrat, SNCF Réseau a réalisé une enquête de satisfaction auprès de différentes catégories de clients et partenaires (EF fret ou voyageurs, autorités organisatrices, gestionnaires d'infrastructure ferroviaire et ou portuaire, chargeurs, autres candidats) qui ont été sondés sur la performance du réseau (circulation, commercial et capacitaire), sur les offres commerciales et la tarification ainsi que sur leur perception du processus capacitaire. La satisfaction se révèle plutôt bonne chez les EF fret, tandis que la relation avec les AOT s'avère plus inégale selon les sujets, avec de fortes attentes en matière de coopération avec SNCF Réseau.

La construction de l'intégralité des horaires par le système industriel de production horaire (SIPH) est un des projets informatiques majeurs de SNCF Réseau. Il s'agit d'un système regroupant tous les outils d'allocation de capacité, facilitant la production des sillons, améliorant le niveau de qualité des plans de transport et les échanges avec les clients. Les obstacles techniques dans la construction de ce système depuis plusieurs années ont progressivement été surmontés pour arriver en 2019 dans une première phase opérationnelle, avec le lancement de la pré-construction de l'horaire 2021 en juin puis l'ouverture aux clients en consultation, qui sont progressivement formés aux outils.

Concernant la préparation du plan de déploiement de l'ERTMS, SNCF Réseau a identifié des zones du réseau dans lesquelles son déploiement serait potentiellement en mesure

de répondre aux besoins de capacité exprimés ou perçus. En outre, les chroniques construites pour la période 2020-2030 donnent la visibilité attendue sur le futur plan de déploiement. Ce plan pourrait faire l'objet d'un pilotage dynamique en vue de réaliser une ambition éventuellement supérieure. En ce qui concerne les briques techniques, le contrat du système d'autorisation de marche des trains en ERTMS niveau 2 baseline 3 (RBC) a été attribué pour le projet Paris-Lyon LGV+, et les spécifications détaillées correspondantes pour le projet ERTMS sur la ligne classique Marseille – Vintimille sont en cours de finalisation.

Le contrat a prévu la définition d'une méthode d'évaluation carbone de l'activité de SNCF Réseau. L'inventaire préparatoire réalisé a permis d'identifier les différents postes de l'empreinte carbone de l'entreprise, de l'ingénierie à la maintenance en passant par l'exploitation, et de produire un cahier des charges fonctionnel pour la réalisation d'un outil transversal d'évaluation carbone des projets d'investissement. Une première version de cet outil a été développée en 2019 et est en cours de finalisation. Il intègre notamment les méthodes développées pour le reporting aux investisseurs en obligations vertes de SNCF Réseau – méthodes qui ont par ailleurs fait l'objet d'un partage au niveau européen en vue d'une régulation européenne des Green Bonds.

L'identification des procédures de l'entreprise pouvant faire l'objet d'une stratégie de certification varie fortement selon les métiers de l'entreprise. Alors que l'ingénierie de SNCF Réseau est déjà certifiée, certaines directions le sont partiellement voire pas du tout. La nouvelle organisation de l'entreprise mise

en place en 2018 offre un nouveau cadre pour la déclinaison de ce jalon, engagée sur plusieurs points sensibles, en particulier la sécurisation des recettes commerciales ou encore la construction d'un système de management des processus. Sur ce dernier point, une première description de tous les processus a été conduite, certains étant porteurs de changements. Il s'avère que le système de processus est déjà cohérent à plus de 90% ; l'année 2020 permettra de le consolider et de développer les interfaces de travail entre les organisations. 13 processus sur les 37 au total sont en cours de déploiement et le management par les processus sera mis en place pour certains d'entre eux dès 2020.

L'extension aux prestataires intervenant sur le réseau de l'indicateur contractuel sur la sécurité au travail a été étudiée par les parties concernées. Cet indicateur nécessiterait, pour chaque prestataire, le calcul d'un taux de fréquence des accidents propres au périmètre des opérations réalisées pour le compte de SNCF Réseau (et pas seulement sur l'ensemble de leur activité), ce qui semble actuellement trop complexe. Au-delà de cet indicateur, la baisse du nombre d'accidents de travail pour les intervenants sur le réseau montre tout de même que leur sécurité progresse.

Enfin, le tableau de synthèse des investissements présenté dans les différentes instances de gouvernance de SNCF Réseau est régulièrement mis à jour pour tenir compte de la catégorisation des opérations introduite par le contrat pluriannuel (types de lignes et d'investissement).

3. LES RISQUES ET LEUR GESTION

3.1. TYPOLOGIE DES RISQUES

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

- **les risques à fort impact dans les domaines opérationnels :**

Les principaux risques pouvant avoir des impacts opérationnels lourds sont majoritairement liés à l'utilisation du réseau ferré et aux opérations d'investissement (y compris les risques de construction). Ils font l'objet d'une analyse de risque spécifique, permettant d'identifier les principaux moyens de maîtrise à mettre en œuvre. Ces risques sont définis et leur gestion est détaillée en partie 3.3 ci-dessous.

- **les risques à fort impact financier :**

Les risques de marché se composent des risques de taux, de liquidité, de contrepartie et de change. Ces risques sont définis et leur gestion est détaillée en partie 3.4 ci-dessous.

S'ajoutent à ces risques spécifiques aux activités des marchés financiers, les risques de financement liés à la participation financière de SNCF Réseau aux différentes opérations d'investissements et les risques de contrepartie clients ou co-financiers. Les risques de dérive des projets comportent aussi de forts enjeux financiers pour l'ensemble de l'entreprise.

- **les risques à fort impact juridique :**

Outre les risques juridiques liés à la mise en cause de l'entreprise en tant que propriétaire et exploitant, mais également comme maître d'ouvrage, SNCF Réseau se voit régulièrement confronté à de nouveaux risques juridiques liés à l'évolution du cadre réglementaire auquel est assujettie l'entreprise, notamment pour ce qui relève de ses activités de gestionnaire d'infrastructure ferroviaire ou de maître d'ouvrage, mais aussi du fait des contrats de partenariats liant SNCF Réseau à ses différents partenaires (sécurité juridique des nouveaux contrats de concessions ou de partenariats public-privé). L'insertion du gestionnaire d'infrastructure unifié au sein du GPF par la loi portant la réforme ferroviaire du 4 août 2014, entrée en vigueur le 1er juillet 2015, a accru les risques relatifs à la libre concurrence et intensifié les exigences procédurales en vue de préserver son indépendance vis-à-vis de toute entreprise ferroviaire. La gestion de ces risques est détaillée en partie 3.5 ci-dessous.

- **les risques liés au statut de SNCF Réseau :**

SNCF Réseau en tant qu'Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) peut voir le Gouvernement français intervenir dans des décisions importantes concernant l'EPIC. Ainsi, le contrat de performance signé le 20 avril 2017 lui permet de disposer des moyens d'engager sa transformation industrielle et de remplir les missions que l'État lui confie.

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

- **Les risques à fort impact sur la notoriété (image et réputation) :**

Ces risques découlent principalement des incidents et accidents de nature ferroviaire, ou d'atteinte à l'environnement et sont de nature à détériorer soit l'image de l'entreprise auprès des investisseurs comme des partenaires soit la réputation auprès des parties prenantes.

- **Les risques liés à la sécurité informatique :**

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

3.2. L'ORGANISATION GÉNÉRALE DE LA GESTION DES RISQUES

Les dispositifs de gestion des risques de SNCF Réseau jouent un rôle clé croissant dans la conduite et le pilotage des différentes missions et activités de l'entreprise.

En sus de l'environnement externe qui dispose de son propre système de contrôle, SNCF Réseau a mis en place des procédures internes destinées à vérifier la bonne application de la réglementation et l'efficacité des mesures prises face aux principaux risques susceptibles d'affecter son patrimoine (humain, matériel et informationnel), sa notoriété ou ses résultats.

Des actions sont entreprises à tous niveaux afin d'améliorer ces procédures pour assurer une meilleure réduction des risques.

3.2.1. Le Pôle Management des Risques

Le Pôle Management des Risques, rattaché à la direction générale déléguée stratégie, économie et sûreté, a pour mission de mettre en place un dispositif de management global des risques de SNCF Réseau (démarche globale « ERM » - Enterprise wide Risk Management), comme d'en assurer le pilotage, le développement et l'animation. Dans ce cadre, elle apporte aux équipes et au management de l'entreprise, un ensemble de moyens, d'outils et de soutiens méthodologiques leur permettant d'acquérir une meilleure compréhension des risques inhérents aux activités relevant des missions, qui sont dévolues à SNCF Réseau par la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant sur la réforme ferroviaire.

Le Pôle Management des Risques coordonne l'élaboration et la mise à jour de la cartographie des risques majeurs de l'entreprise, dresse la liste des risques critiques et les priorise, identifie leurs propriétaires et obtient de leur part des plans d'actions pertinents, et enfin suit l'avancement de ces plans de traitement. Il veille, par ailleurs, à la définition des politiques de réduction des risques par leurs propriétaires respectifs, jusqu'à un niveau acceptable par l'entreprise.

Ses actions transverses de Management global des risques et opportunités sont articulées avec celles du département Sûreté et du responsable national sécurité incendie de la Direction de la Sécurité Sûreté Réseau (DSSR), de la direction juridique et de la conformité, de la direction du contrôle interne, ainsi que du Responsable Sécurité du Système d'Information (RSSI).

3.2.2. La démarche de cartographie des risques de SNCF Réseau

La démarche de cartographie des risques de SNCF Réseau est en cohérence avec la méthodologie portée par la Direction Générale de l'Audit et des Risques (DGAR) du GPF. Elle se décline au sein de SNCF Réseau selon deux approches différenciées, mais complémentaires :

- au niveau de la direction générale ; afin de garantir son implication optimale dans le pilotage des risques majeurs de l'entreprise, les risques à forts enjeux stratégiques, dits risques majeurs, sont identifiés au

cours d'entretiens individuels des membres du Comex de SNCF Réseau. Ces risques, limités en nombre (15 en 2018 et 2019), sont validés à l'issue d'une séance du Comité Exécutif, par le Président. Ils sont suivis à échéances régulières et font l'objet de plans d'actions transverses portés par un membre désigné de la direction Générale. La mise à jour annuelle de cette cartographie est présentée au Comité d'Audit des Comptes et des Risques et, depuis 2018, au Conseil d'administration de SNCF Réseau ;

- au niveau de certaines fonctions : des cartographies, qui ont vocation à être mises à jour annuellement, sont assorties de plans d'actions dédiés. Les propriétaires de risques (directeur ou responsable de projets), sont sollicités périodiquement pour éclairer la direction générale sur l'avancée des plans d'actions, ainsi que sur les éventuelles difficultés de mise en œuvre.

Un tel dispositif, s'appuie sur le réseau des correspondants « risques » au sein de chaque entité, sur un ensemble d'outils d'identification des vulnérabilités et des risques connexes et sur des tableaux de bord de suivi harmonisés à l'ensemble de l'entreprise. Le Pôle Management des Risques s'assure de la cohérence d'ensemble.

Le suivi régulier de ces niveaux de risques, permet d'établir la trajectoire des risques, somme des niveaux passés et de leur tendance future.

Les différents risques pouvant impacter les activités de l'entreprise sont identifiés en fonction de leur nature et sont évalués selon une grille définie d'impacts stratégiques, opérationnels, financiers, juridiques et de notoriété ou liés à la régulation, un même risque pouvant avoir des impacts multiples. Pour la cotation, en net de ces risques, c'est la composante d'impact la plus élevée qui sera retenue.

3.3. LA MAÎTRISE DES PRINCIPAUX RISQUES OPÉRATIONNELS

3.3.1. La sécurité de l'exploitation ferroviaire

La sécurité de l'exploitation ferroviaire comprend essentiellement :

- la sécurité de l'exploitation associée aux risques liés à la gestion des installations et des circulations ;
- la sécurité technique associée aux risques liés à la conception et à la maintenance des équipements constitutifs de l'infrastructure ferroviaire ;
- la sécurité système associée aux risques liés aux interfaces avec les éléments externes à SNCF Réseau.

Elle est assurée par l'application d'un processus de pilotage et de management de la sécurité qui vise à assurer un haut niveau de fiabilité dans la conception des procédures et des systèmes et permettre sa mise en œuvre par des opérateurs habilités.

SNCF Réseau respecte et valorise les obligations réglementaires. L'organisation et le management mis en place pour y satisfaire sont soumis à l'Autorité nationale de sécurité, l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (l'EPSF), en vue de la délivrance de l'agrément de sécurité pour les activités de gestionnaire du réseau ferré national.

Les grands principes du management de la sécurité de l'exploitation ferroviaire de SNCF Réseau sont définis dans la politique générale de sécurité. Ils sont déclinés dans le manuel du Système de Gestion de la Sécurité (SGS) et mis en œuvre à travers les processus et procédures de l'entreprise. Ce SGS a

été soumis à l'EPSF qui a délivré, le 1er juillet 2016, l'agrément de sécurité à SNCF Réseau pour une durée de cinq ans.

SNCF Réseau, au titre de sa mission de gestionnaire d'infrastructure, établit chaque année un rapport annuel de sécurité concernant son activité. De son côté, l'EPSF établit un rapport annuel de sécurité sur le réseau ferré national, sur la base des rapports annuels de toutes les entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure et de son activité d'autorisation et de contrôle des activités des exploitants.

Le management de la sécurité est assuré par le directeur général sécurité appuyé de la direction sécurité sûreté risques, ainsi que par les directions générales de SNCF Réseau. Les délégations sont établies du Président, vers toutes les entités opérationnelles de ces directions générales, via les directeurs généraux adjoints concernés et vers le directeur général sécurité. Sont aussi définies, à chaque niveau, les responsabilités sécurité ; dans chaque direction générale, le management de la sécurité ainsi que des instances de sécurité transverses nationales et zonales.

Un certain nombre de prestations sont mutualisées au sein du Groupe SNCF, pour le compte, entre autres, de SNCF Réseau. Il en est ainsi de :

- la Direction des Audits de Sécurité (DAS), entité de la direction générale audits et risques, donnant à la direction de SNCF Réseau et aux différents dirigeants chargés de sécurité, une évaluation permanente du niveau de sécurité des établissements et des différentes entités de l'entreprise vu sous l'angle de la conformité de l'exécution des procédures opérationnelles de sécurité et de la qualité de leur management par rapport aux règles prescrites. Les audits périodiques de conformité, répondent à cette première mission. La direction des audits de sécurité effectue aussi des audits de conception ou à thème permettant d'appréhender l'aptitude d'un système ou la capacité d'un produit, d'une organisation ou d'un processus à satisfaire aux exigences et objectifs de sécurité. La DAS est certifiée ISO 9001:2015 par l'AFNOR ;
- la Direction Générale Sécurité (DGS), dont les principales missions sont :
 - o d'animer le programme PRISME, notamment le pilotage par les risques, la simplification documentaire, la politique de transformation managériale, de veiller à leur ancrage au sein du GPF et de développer une culture de Sécurité commune ;
 - o de porter les sujets Sécurité en interface entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités.
- l'Inspection générale sécurité est en charge à la fois de réaliser des inspections inopinées mais également d'être à l'écoute de toute l'entreprise sur les questions de sécurité, d'identifier les signaux faibles, d'anticiper les risques et d'alerter. Pour cela, elle s'appuie sur l'outil canal sécurité ;
- la direction de la transformation managériale de la sécurité et santé au travail plus spécifiquement en charge de la politique de prévention de la santé et sécurité de travail du GPF.

3.3.2. La sécurité intégrée

Le management de la sécurité mis en œuvre par SNCF Réseau a conduit à engager les actions suivantes :

- élaborer la cartographie des risques de sécurité de SNCF Réseau, identifier leurs causes origines, les barrières de sécurité et définir les scénarios récurrents et les modalités

de mesure d'efficacité des barrières permettant la mise en place d'un pilotage de la sécurité par les risques ;

- élaborer la matrice nationale des risques de sécurité de SNCF Réseau selon la fréquence et la gravité d'occurrence des événements redoutés, ainsi que la matrice de priorisation selon la criticité des risques et la marge de progrès accessible les concernant
- engager localement (par zone de production) la déclinaison de la matrice de priorité des risques Sécurité, élaborée au niveau national ;
- développer une plus forte prise en compte des Facteurs Organisationnels et Humains (FOH) et des compétences non techniques, dans les processus amont (conception des systèmes, de la documentation et des organisations), aval (retours d'expérience) et en opérationnel (outils de récupération des erreurs et dispositifs d'entraînement). Ces orientations se traduisent par une attention particulière aux erreurs de procédures et à l'approfondissement du travail sur l'efficacité des barrières FOH ;
- aborder les sujets de sécurité dans une vision intégrée de ses différentes composantes : travailler à l'amélioration de la sécurité non plus seulement par typologie d'incident (d'exploitation ferroviaire, de santé au travail, d'incendie, d'environnement, sûreté, etc.) mais dans une vision globale permettant de mettre sous contrôle la totalité des risques de sécurité y compris les risques transverses ou exportés d'un domaine à l'autre.

3.3.3. La sécurité des systèmes d'information et la protection des données

Les systèmes d'information (SI) se décomposent en deux blocs principaux en constante interaction que sont :

- le SI de gestion ou SI conventionnel ;
- le SI Industriel.

Ils s'appuient notamment sur la DG e.SNCF du GPF pour l'hébergement des SI conventionnels, les services transverses bureautiques et la gestion des SI transverses notamment RH et comptable en complément des services traités en interne comme le support de proximité opérés par la direction générale opérations & production.

La Politique de Sécurité des Systèmes d'Information (PSSI) d'entreprise fixe le cadre général de la Sécurité des SI en respect des exigences de mises en conformité imposées par les Autorités gouvernementales vis-à-vis des nouveaux règlements et directives notamment européens autour de la protection des données à caractère personnel (RGPD) ou de la protection systèmes d'information (NIS).

Le Comité de direction générale, instance de gouvernance et de décision de SNCF Réseau, veille à développer la transversalité de la fonction SI. Il suit l'avancement général des programmes et des actions, approuve les budgets et les investissements présentés par la DSI, assure le suivi des travaux de sécurité & continuité du SI de même que le suivi des travaux de mise en conformité au Code de la Défense (LPM) ou du RGPD.

Le pilotage d'ensemble est assuré par la mise en place de différents comités de domaine métier organisés par les responsables de domaine et la DGST.

Chaque structure de la DSI (au sein de la DGII) s'appuie sur un système de management de la qualité (SMQ, conforme aux Qualification ISO 9000 et ISO 20 000), propre aux activités SI, qui contribue directement à l'atteinte des objectifs du plan de Performance.

Le pilotage de la sécurité du SI est assuré par le Responsable Sécurité Système d'Information (RSSI) de SNCF Réseau rattaché au directeur du système d'information, mais exerçant son autorité sur l'ensemble de SNCF Réseau. Il s'appuie sur deux responsables cybersécurité l'un orienté SI conventionnel l'autre vers le SI industriel. Il s'inscrit dans la gouvernance générale de la sécurité des SI du GPU, animée par le RSSI Groupe.

A cet effet, un référentiel de politiques & directives de sécurité SI, couvrant l'ensemble des SI de gestion & industriel, est en cours de révision pour tenir compte des évolutions organisationnelles et techniques. Il comprend une politique de sécurité SI, l'ensemble des thématiques des normes ISO 2700X fixant les enjeux, les rôles et responsabilités ainsi que les objectifs de sécurité annuels et pluriannuels. Ce référentiel s'enrichit de façon continue.

L'approche globale et systémique de la sécurité SI indispensable à la continuité numérique s'appuie sur l'écoute des utilisateurs et des clients de manière à s'intégrer plus complètement aux gestes métiers. De même, elle intègre l'analyse des écarts par rapport aux règles, le retour d'expérience Sécurité SI (nouvelles menaces et innovations technologiques) ainsi que les recommandations suite aux audits en auto-contrôles ou par les différents corps de contrôle internes et externes. Ces dernières années, la Sécurité SI a construit un ensemble de services sécurité SI et autres boîtes à outils qui permettent de déployer la Sécurité « by design » pour garantir une prise en charge de la sécurité SI le plus en amont des projets comme de la mise en conformité progressive des SI existants. 2019 aura été l'année charnière des premières ouvertures de services selon un modèle co-construit avec l'Agence Nationale de Sécurité SI (ANSSI) assurant une continuité numérique depuis Internet jusqu'aux systèmes industriels critiques en application des principes et règles de sécurité SI.

Une cartographie des risques sécurité SI est réalisée annuellement pour le SI de gestion et pour le SI industriel et transmise au pôle management des risques de SNCF Réseau et au RSSI Groupe.

Continuité d'activité du SI

L'objectif est d'éviter toute interruption ou longue perturbation des activités liées aux Systèmes d'Information (SI) ou au SI lui-même à la suite d'un sinistre majeur.

Le RSSI SNCF Réseau s'appuie sur le Responsable Continuité d'Activité SI (RPCA SI), afin d'actualiser la cartographie des SI critiques, des sites et personnels essentiels ainsi que d'organiser la stratégie de repli en cas de sinistre. 2019 aura été l'année de préparation des nouvelles infrastructures d'hébergement afin qu'elles puissent intégrer dans leur conception les exigences liées à la haute disponibilité de certains SI.

3.3.4. Les risques industriels et environnementaux

3.3.4.1. Risque environnemental du fait de notre exploitation

Les actions menées pour réduire l'impact de nos activités industrielles sur l'environnement sont décrites au chapitre 4.4.

3.3.4.2. Sécurisation de nos infrastructures face aux événements climatiques

Les actions menées pour sécuriser nos infrastructures face aux changements climatiques (fortes chaleurs, grands froids, orages, vents etc...) sont décrits au 4.3.3.

3.3.5. Les risques de malveillance (Sûreté)

Au sein de la DSSR, le département sûreté est chargé de définir, proposer et mettre en œuvre la stratégie de

sécurisation du réseau ferré national et de SNCF Réseau. Cette stratégie est fondée sur une approche globale consistant à détecter, analyser et traiter l'ensemble des risques de sûreté (malveillances et menaces) auxquels sont exposés les personnels de l'entreprise et de ses prestataires, les actifs (matériels ou immatériels) et l'ensemble des activités et processus de travail, de façon à assurer leur protection et la préservation de leurs performances.

Pour remplir ses missions et atteindre ses objectifs, la sûreté de SNCF Réseau agit :

- par ses moyens propres d'action, d'expertise et d'investissement sûreté, orientés vers l'évaluation des menaces, la protection des installations, la détection des incidents, la réduction des impacts, la résilience des systèmes et des processus opérationnels, la robustesse des protections, le traitement prioritaire des failles et la sensibilisation des salariés à la dimension sûreté ;
- par les moyens et solutions fournis par la direction sûreté du GPF, selon les besoins exprimés par SNCF Réseau, mis en œuvre dans le cadre d'un contrat annuel de prestations (tournées préventives, intervention sur alerte, missions de surveillance aérienne, etc.) ;
- par les moyens et solutions fournis par la direction de l'immobilier dans le cadre de la Convention de Gestion et de Valorisation Immobilière (CGVI).

En 2019, le Département sûreté de la DSSR a coopéré étroitement avec les équipes sûreté des directions générales pour mettre en œuvre les orientations sûreté pluriannuelles qui se structurent autour de 5 ambitions majeures et d'un objectif permanent : l'amélioration continue de la résilience du réseau afin de contenir l'impact de la malveillance sur l'exploitation ferroviaire. Ces 5 ambitions sûreté majeures de SNCF Réseau sont les suivantes :

- Sensibiliser les personnels et améliorer la culture sûreté
- Professionnaliser le management de la sûreté
- Concevoir le système ferroviaire en intégrant la sûreté dans tous les projets de SNCF RESEAU
- Sécuriser le RFN structurant et les installations essentielles à l'activité de SNCF RESEAU
- Mettre en œuvre les obligations gouvernementales

3.3.6. La sécurité Incendie

Le responsable national de la sécurité incendie, rattaché à la direction sécurité, sûreté et risques, pilote le management de ce domaine de risque. A ce titre, il définit et tient à jour la politique de sécurité vis-à-vis du risque incendie pour l'ensemble de SNCF Réseau et de ses actifs (postes d'aiguillages, sous-stations d'alimentation, etc.), notamment ceux dont la gestion courante est confiée à la direction de l'immobilier de SNCF dans le cadre d'un contrat de prestation (convention de gestion et de valorisation immobilière) ;

Pour le compte de SNCF Réseau, la direction de l'immobilier de SNCF :

- assure les obligations de propriétaires des bâtiments dont la gestion lui est confiée par SNCF Réseau ;
- veille au respect de l'application des règles de sécurité incendie (mise en conformité) ;
- réalise des visites sécurité incendie des bâtiments ;

- anime la cohérence du management de la sécurité incendie au sein du GPF ;
- propose des formations à la sécurité incendie des directeurs d'établissements, des correspondants sécurité incendie d'établissement et des correspondants locaux sécurité incendie.

3.3.7. La sécurité du personnel

Le management de la sécurité du personnel est assuré à tous les niveaux hiérarchiques de l'entreprise et vise à réduire significativement son accidentologie. L'entreprise s'est donnée comme ambition de diminuer de 35% le taux de fréquence des accidents du travail avec arrêt entre 2018 et 2026.

En 2019, l'action managériale a été renforcée à grande échelle avec le déploiement de la démarche du Pont de Nemours ; elle concerne toutes les entités de l'entreprise et vise à renforcer le savoir observer et le savoir dire en vue d'une meilleure prise en compte des risques.

L'engagement d'assurer notre production en sécurité est décrit au 4.3.1.

3.4. LA MAÎTRISE DES RISQUES FINANCIERS

3.4.1. Les risques financiers

- Gestion du risque de liquidité

La stratégie financière de SNCF Réseau lui impose de disposer à tout moment des ressources financières suffisantes pour financer son activité courante et ses investissements. En complément de ses ressources propres et des concours publics qui lui sont versés, SNCF Réseau a assuré l'essentiel de son financement sur les marchés de dette organisés ou de gré à gré.

SNCF Réseau pour couvrir son besoin de financement en 2019 disposait de plusieurs programmes de financement couvrant des maturités plus ou moins longues :

- Programme EMTN (Euro Medium Term Notes), cadre général des emprunts obligataires de SNCF Réseau, d'un montant maximum de 55 Md€ ;
- Programme ECP (Euro Commercial Paper), format des émissions à court terme d'un montant maximum de 5 Md€ ;
- Programme NEU CP (Negociable European Commercial Paper) d'un montant maximum de 3 Md€.

De plus, SNCF Réseau bénéficie d'une ligne de crédit de 1,5Md€ (extensible à 2 Md€) qui n'a jamais fait l'objet de tirage.

Afin de donner une bonne visibilité aux marchés financiers sur la qualité de sa signature, SNCF Réseau est notée par trois agences de notation : Moody's, Standard & Poor's et Fitch.

En tant qu'émetteur de titres de créances cotés, SNCF Réseau se doit de respecter certaines obligations réglementaires, à la fois vis-à-vis de l'AMF, son autorité compétente au titre du programme EMTN, mais aussi des règles et dispositions qui lui sont applicables dans d'autres juridictions.

- Gestion du risque de taux

Afin de limiter son exposition à une augmentation de ses charges financières, SNCF Réseau fixe, dans le cadre de sa stratégie financière, des principes dont l'objectif est de restreindre son exposition au risque de taux. Le niveau historiquement bas des taux d'intérêt actuels et la volonté de

préserver les équilibres économiques à long terme, ont conduit le Conseil d'administration de SNCF Réseau à opter pour une répartition de sa dette nette à 90 % à taux fixe, 6 % à taux variable et 4 % indexée sur l'inflation. Un intervalle limité autour de chacun de ces seuils est autorisé par le Conseil d'administration.

Le respect de cette répartition est contrôlé quotidiennement par le département middle office / Contrôle de la direction financement et trésorerie. Pour atteindre cette répartition, SNCF Réseau peut utiliser des produits dérivés optionnels ou d'échange de taux d'intérêt (swaps), dans une optique de couverture.

- Gestion du risque de change

SNCF Réseau négocie des financements en devises étrangères. Ces financements sont convertis en euros.

- Gestion du risque de contrepartie

SNCF Réseau est exposé à un risque de contrepartie dans le cadre du placement de ses disponibilités et de la souscription de produits dérivés auprès de ses partenaires financiers, dans l'hypothèse où le débiteur se refuserait à honorer tout ou partie de son engagement ou serait dans l'impossibilité de le respecter. Afin d'encadrer et de limiter ce risque, les instruments de placements et les dérivés ne sont mis en place qu'avec des établissements financiers correspondants aux critères de notation de crédit et de niveau de Fonds Propres validés par le Conseil d'administration de SNCF Réseau. Un montant limite d'engagement par établissement bancaire est décidé en fonction de ces critères. Le respect du seuil autorisé par contrepartie est suivi quotidiennement par le département middle office / contrôle de la direction financement et trésorerie.

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

Les sommes ainsi reçues par SNCF Réseau s'élevaient à 196,6M€ à fin décembre 2019, contre 90.6 M€ à fin 2018.

3.4.2. La lutte contre la corruption et le trafic d'influence

La loi du 9 décembre 2016 sur la transparence, la lutte contre la corruption et la modernisation de la vie économique, dite «Sapin II», impose la mise en place d'un dispositif de lutte contre la corruption et le trafic d'influence et consacre une obligation générale de conformité aux textes applicables en matière de lutte contre ces infractions.

Courant 2019, suite à la nomination d'un directeur juridique adjoint en charge de la mise en conformité de l'entreprise, le COMEX a validé la création d'un comité de pilotage anti-corruption regroupant les principales parties prenantes (Risk management, contrôle interne, direction juridique, DRH) et les principales filiales de l'entreprise.

Conformément aux textes applicables et aux recommandations de l'Agence Française Anti-corruption (AFA), le dispositif interne de SNCF Réseau se traduit notamment par la mise en œuvre des actions suivantes :

- Une cartographie des risques de corruption, portée par le Risk management qui a identifié 15 scénarios d'exposition au risque de corruption. Cette cartographie a été présentée en COMEX en juillet 2017 puis intégrée à la cartographie des risques majeurs après validation par le COMEX et approbation par le Conseil d'administration. Une mise à jour de cette cartographie a été entreprise afin notamment de tenir compte de l'impact de

l'organisation Nouvel'R. Après cette mise à jour (T2 2020), les pilotes des principaux processus exposés auront la charge de décliner le plan d'action défini par l'entreprise.

- Un code de conduite anti-corruption a été publié par la direction de l'éthique et de la déontologie du Groupe SNCF. Ce code de conduite a été complété par une « charte éthique de la vente de marchandises déposées ou mises au rebut » élaborée en octobre 2018 et présentée au comité éthique Groupe. Ce code de conduite fait actuellement l'objet d'une mise à jour afin notamment de le compléter d'une politique cadeau ; Il sera intégré au règlement intérieur de l'entreprise ;
- Courant 2018, un premier cycle de formation a été lancé et proposé aux collaborateurs les plus exposés au risque de corruption ; il sera complété d'une formation pérenne et continue facilement accessible aux collaborateurs les plus exposés et délivrée en e-learning et en présentiel ;
- Le dispositif de contrôle et d'évaluation interne des mesures mises en œuvre, s'appuyant notamment sur des actions menées de contrôle interne est en cours de mise à jour

Courant 2018, le dispositif du GPF a fait l'objet d'un contrôle de l'AFA ; un pré-rapport a été remis le 19 août 2019 et le GPF a adressé ses observations le 16 octobre 2019 (rapport définitif non remis à ce jour).

Enfin, en complément, le directeur juridique adjoint en charge de la mise en conformité de l'entreprise a également été nommé référent auprès de la HATVP (inscription de SNCF Réseau au répertoire en 2017) et à ce titre veille à ce que les activités des représentants d'intérêt de l'entreprise soient dûment déclarées.

3.4.3. Organisation du contrôle interne

Le contrôle interne des périmètres comptable et financier couvre les processus qui alimentent les données comptables : production de l'information financière, arrêté des comptes et actions de communication.

Le périmètre d'application des procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière comprend la société mère et l'ensemble des filiales dans les comptes consolidés. Les procédures de contrôle sont adaptées à la taille et aux activités des différentes entités.

- Référentiel utilisé

SNCF Réseau a décidé, comme les autres établissements publics du GPF de s'appuyer sur le cadre de référence de l'Autorité des marchés financiers publié en janvier 2007 et actualisé en juillet 2010 par l'AMF.

- L'animation de la démarche de contrôle interne

Un comité de contrôle interne, composé de la direction de l'audit et des risques de l'EPIC SNCF et des directions financières de SNCF EPIC, SNCF Mobilités et SNCF Réseau, se réunit trois fois par an pour fixer les objectifs de contrôle interne et s'assurer de leur bonne réalisation.

La direction générale finances & achats pilote la démarche de contrôle interne pour SNCF Réseau. Cette démarche place SNCF Réseau notamment, en responsabilité première sur son contrôle interne, y compris au sein des filiales qui lui sont rattachées ; elle s'appuie sur le cadre de référence de l'AMF.

Le référentiel de points de contrôle couvre la totalité des processus figurant dans le guide d'application du cadre de référence de l'AMF ainsi que les différents composants de «l'environnement de contrôle».

Un outil de contrôle interne commun aux trois EPIC est utilisé afin de procéder à des campagnes d'auto-évaluation auprès de l'ensemble des composantes de SNCF Réseau. Une centaine d'entités ont été amenées à autoévaluer régulièrement leur maîtrise des processus. En 2019, ont été évalués sur le périmètre SNCF Réseau, les processus notes de frais et ventes de sous-produits.

L'exploitation des résultats, en lien avec les référents de ces processus, donne lieu à la définition de plans d'actions collectifs et individuels ainsi qu'à la mise à disposition des bonnes pratiques identifiées. Des plans de contrôle interne des processus notes de frais, achats et parc automobile ont été rédigés, déployés et accompagnés dans les entités concernées. Une direction de zone ingénierie, ses agences et pôles, ainsi que quelques établissements ont également été contrôlés afin de valider notamment la mise en œuvre des plans d'actions.

3.5. LES RISQUES DE NON-CONFORMITÉ AUX LOIS ET RÈGLEMENTS

3.5.1. La direction juridique et de la conformité

La direction juridique et de la conformité veille au respect des mesures à prendre et des obligations à respecter par l'entreprise et s'assure de leur bonne coordination. Elle est le conseil juridique de l'ensemble de l'entreprise, avec l'appui des équipes de la direction juridique Groupe pour les sujets d'enjeu régional.

Elle fait le lien avec les différentes directions impliquées dans le contrôle des risques notamment :

- elle prépare les dossiers soumis à la Commission des marchés à laquelle elle participe ;
- elle assure en appui de la direction de la régulation la mise en œuvre du PGIC et élabore les dossiers à destination de l'ART et de la Commission de déontologie ;
- elle est l'interface de la direction de l'éthique et de la déontologie pour la mise en place du programme de conformité imposé par la loi Sapin II en matière de lutte contre la corruption et le trafic d'influence et en vérifie le suivi; elle agit en lien avec la DRH, la direction du contrôle interne, la direction des risques ;
- elle met en œuvre les actions à accomplir auprès de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique dans le domaine de la représentation d'intérêts ;
- elle entreprend les actions nécessaires à la mise en conformité dès son entrée en application le 25 mai 2018 avec le règlement Européen pour la protection des personnes. Le délégué à la protection des données (DPO - Data Protection Officer) de l'entreprise lui est rattaché ;
- elle assure la validité et la mise à jour des délégations de pouvoirs au sein de SNCF Réseau.

3.5.2. Le service de la qualité et du contrôle des marchés

Rattaché au directeur juridique Groupe, ce service formule des avis préalables pour le Conseil d'administration de SNCF Réseau, ainsi que pour le Président et les dirigeants de SNCF Réseau (dossiers instruits par les Commissions des Marchés – COMA et pour les marchés dont l'approbation est soumise à un avis préalable de la Mission de Contrôle Economique et Financier des Transports - MCEFT) sur les marchés et autres engagements contractuels assimilables à des marchés, sur les ventes de vieilles matières, de matériels et sur les prises à bail. Il apporte ainsi l'assurance que les procédures d'attribution

d'un marché ou d'autres contrats sont régulières, que les conditions financières obtenues sont acceptables et que les clauses du contrat préservent bien les prérogatives des différentes sociétés du groupe.

3.5.3. La démarche de réduction des risques

En complément du programme d'assurance dommage aux biens (Cf. partie 3.5.4), SNCF Réseau a mis en place en collaboration avec ses principaux assureurs une démarche de réduction des sinistres fondée sur des visites ciblées de sites ferroviaires représentatifs ; ces dernières sont organisées en collaboration avec le réseau des correspondants « risques » de l'entreprise et rassemblent les représentants des entités occupant les locaux comme celles en charge de leur exploitation et maintenance. Cette politique, qui s'inscrit dans une démarche plus globale partagée entre les principaux acteurs du Groupe public ferroviaire (GPF),

Le Pôle Management des Risques (PMR) de la direction générale a par ailleurs développé une méthodologie (BIA – Business Impact Analysis) de détermination des conséquences financières comme des impacts sur les trafics ferroviaires découlant de l'indisponibilité des installations techniques soutenant l'exploitation du réseau ferré national, plus particulièrement au sein d'une zone dense; celle-ci est construite pour pouvoir être ultérieurement déclinée à d'autres types de sites.

Elle sert de socle aux interventions, conduites depuis 2017 sur le périmètre du gestionnaire d'infrastructure unifié, SNCF Réseau, prévu à la loi du 4 août 2014.

3.5.4. La politique d'assurance

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

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

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

Pour le compte de SNCF Réseau, des pôles interrégionaux assurances dommages (PAD) intégrés aux délégations juridiques territoriales de la direction juridique Groupe et pilotés par la direction déléguée risques et assurances, sont chargés de la gestion amiable des sinistres et sont, sur leur périmètre géographique, les interlocuteurs de principe sur les questions d'assurance.

Les principaux programmes d'assurances SNCF sont :

- le programme « Responsabilité Civile Risques Majeurs » ;
- le programme « Flotte Automobile » ;
- le programme d'assurances « Constructions » ;
- le programme de « Dommages aux Biens » ;

- le programme « cyber risques », nouvellement conclu en 2018.

3.6. LES STRUCTURES DE SUIVI ET DE CONTRÔLE DU DISPOSITIF DE CONTRÔLE INTERNE

3.6.1. Les structures externes de contrôle

- Les organes de contrôle de l'Etat

De par son statut d'établissement public, SNCF Réseau est soumis au contrôle économique, financier et technique de l'Etat.

Le contrôle administratif et technique est assuré par les services du ministre chargé des transports ; le contrôle économique et financier est assuré par la mission de contrôle économique et financier des transports pour le compte des ministres chargés de l'Economie et du Budget.

Commissaire du Gouvernement : il s'assure que la politique générale de SNCF Réseau est définie par le Conseil d'administration conformément aux missions de l'entreprise et formule des observations qui lui paraissent nécessaires sur la conformité des délibérations du conseil avec les orientations générales de la politique arrêtée par les pouvoirs publics. Cette fonction est assurée au sein de SNCF Réseau par le Directeur des Infrastructures de Transport (DIT).

Mission de contrôle économique et financier des transports (MCEFT) : elle est chargée d'un rôle d'information, de conseil et de contrôle en matière économique et financière auprès de SNCF Réseau et de ses filiales. La mission est installée au siège de SNCF Réseau. La mission est dirigée par un membre de l'inspection générale des finances, chef de mission.

L'entreprise entre également dans le champ des investigations de l'Inspection générale des finances.

- Les Autorités indépendantes

Les comptes et la gestion de SNCF Réseau sont soumis à l'examen de la Cour des Comptes en vertu des dispositions des articles L.111-4 et L.133-1 du code des juridictions financières. Un audit a été réalisé au cours du second semestre 2017. Le rapport a été publié fin 2018.

La loi n° 2014-872 du 04 août 2014 précise le rôle et les missions de l'EPSF (Etablissement public de sécurité ferroviaire) et de l'ART (Autorité de Régulation des Transports) :

- L'entreprise est soumise à des contrôles de nature opérationnelle effectués par l'EPSF, créé par la loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 modifiée relative à la sécurité et au développement des transports
- L'entreprise est également soumise au pouvoir de contrôle et de sanction de l'ART (anciennement ARAFER). Créée par la loi du 8 décembre 2009, sous le nom d'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF), ses missions ont été étendues en 2015 puis en 2019. Elle est chargée de veiller au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire et routier, au bénéfice des usagers, des voyageurs ou des chargeurs. Sa mission est triple :
 - o veiller à ce que les opérateurs ferroviaires accèdent équitablement et sans discrimination au réseau et aux installations de services (gares, triages, voies de services, cours de fret, autres services)
 - o contribuer à rendre le système ferroviaire plus performant en termes de qualité de service, de sécurité et de coûts, avec un contrôle de la tarification associée (avis conforme)

- o contribuer au contrôle de l'équilibre économique de SNCF Réseau à travers ses avis sur le contrat pluriannuel, le budget annuel et le financement des projets supérieurs à 200 M€.

L'importance grandissante prise par la régulation au sein de l'entreprise mobilise la direction générale de l'entreprise sur les grands enjeux. Un comité de la régulation, rassemblant depuis 2017 le Président et les membres de la direction générale de l'entreprise, traite périodiquement des grands sujets de régulation.

Le pilotage continu de la relation au régulateur est dévolu à une entité dédiée, clairement identifiée et reconnue en ce domaine, la direction de la régulation rattachée à la direction générale clients et services. Elle assure l'animation et la coordination des relations avec les instances de régulation (ART et Autorité de la concurrence le cas échéant).

La loi a également créé une nouvelle instance appelée à compléter l'environnement institutionnel dans lequel évolue le GPF, le Haut Comité du système de transport ferroviaire national, instance d'information et de concertation des parties prenantes sur les grands enjeux du système de transport ferroviaire national. Les membres de ce Haut Comité ont été nommés par arrêté du 10 décembre 2015. Ce comité s'est réuni sous la présidence du secrétaire d'Etat chargé des transports en septembre 2016 et a examiné le rapport stratégique d'orientation prévu par la loi portant sur la réforme ferroviaire.

- Les commissaires aux comptes

Les commissaires aux comptes de SNCF Réseau sont nommés, sur proposition du Conseil d'administration, par le Ministre de l'économie et des finances, après avis du Comité d'audit, des comptes et des risques. Ils contrôlent les comptes et, dans ce cadre, peuvent identifier au cours de l'exercice des risques significatifs et des faiblesses majeures de contrôle interne susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'information comptable et financière. Chaque filiale est auditée par, au moins, un des commissaires aux comptes de SNCF Réseau.

Le mandat de six ans du cabinet PricewaterhouseCoopers Audit a été renouvelé en 2015. Le cabinet Ernst & Young Audit a été nommé pour un mandat de six ans en 2015.

3.6.2. Les structures internes d'évaluation du dispositif de contrôle interne

- La direction générale de l'audit et des risques :

L'audit interne est une activité indépendante et objective qui donne, à une organisation, une assurance sur le degré de maîtrise de ses opérations, lui apporte ses conseils pour améliorer cette maîtrise au travers de la formulation de recommandations, et contribue ainsi à créer de la valeur ajoutée. Il aide cette organisation à atteindre ses objectifs en évaluant, par une approche systématique et méthodique, ses processus de management des risques, de contrôle et de gouvernance d'entreprise, et en faisant des propositions pour renforcer son efficacité.

- Comité d'audit des Comptes et des Risques :

Les questions relevant de la gouvernance de l'entreprise (composition, attribution, modalités de fonctionnement) concernant le comité sont exposées dans le rapport sur le gouvernement d'entreprise.

3.7. PROCÉDURES DE CONTRÔLE INTERNE ET DE GESTION DES RISQUES RELATIVES À L'ÉLABORATION ET AU TRAITEMENT DE L'INFORMATION COMPTABLE ET FINANCIÈRE

3.7.1. Le rôle de la fonction Achats

La direction des achats de SNCF Réseau assure le pilotage transversal de la performance des achats de l'entreprise. Elle élabore la politique achat de l'entreprise au regard du projet d'entreprise, et particulièrement son axe « Politique industrielle » et décline celle-ci en plans d'actions partagés avec les métiers de SNCF Réseau. Elle est responsable de la gestion de la relation fournisseur et du développement d'une filière fournisseurs performante, les questions d'ordre juridique étant traitées en partenariat avec la direction juridique de SNCF Réseau.

Elle pilote également la mise en œuvre de la performance achat, part significative du Plan de Performance de SNCF Réseau. A ce titre, elle consolide et propose un objectif de performance achat d'entreprise qu'elle soumet à la direction de la performance. Objectif qu'elle déploie ensuite auprès des directions de SNCF Réseau et en assure le suivi.

Cette démarche engagée sur le long terme s'appuie notamment sur le plan de contrôle interne de la direction des achats, conforme aux principes émis par l'Autorité des marchés financiers, depuis l'émergence du besoin jusqu'à sa mise en paiement. L'enjeu est in fine de contribuer à l'amélioration de la performance économique de l'entreprise via une meilleure connaissance et maîtrise des coûts liés aux achats, tout en assurant une totale sécurité juridique de l'acte d'achat.

Concernant la rationalisation de la gouvernance des fournisseurs, et plus particulièrement des fournisseurs stratégiques, la démarche engagée en 2016 est désormais parfaitement installée dans les processus fondamentaux de la direction. Elle poursuit également son support en matière de méthodologie avec le développement de « boîte à outils » destinée aux acheteurs, espace intranet, flash info, guides et référentiels. Enfin, la direction des achats de SNCF Réseau applique une politique d'achats responsable expliquée en chapitre 4.2.2.2. et 4.6.2.1.

Elle entretient des relations approfondies avec les syndicats professionnels de fournisseurs.

3.7.2. Le contrôle et le suivi par la fonction Performance économique et financière

3.7.2.1. Organisation générale

La direction générale finances & Achats – direction du contrôle de gestion et de la prospective soutient les directions de SNCF Réseau dans leur pilotage sur la base du budget approuvé en Conseil d'administration et des comptes de l'Entreprise. Son action s'inscrit dans la continuité du contrat pluriannuel de performance signé avec l'État dont elle construit la trajectoire financière.

Elle organise et anime la filière du contrôle de gestion pour évaluer, analyser et suivre le niveau de performance économique et financière des différentes activités et productions. Des tableaux de bord sont examinés mensuellement par le Comité exécutif et trimestriellement par le Comité d'audit ainsi que le Conseil d'administration.

Elle assure par ailleurs le rôle d'expert et de référent méthodologique dans les domaines économiques et financiers.

A ce titre, son action est articulée autour de quatre axes :

- méthodologique, dite de « référentiel de gestion », dont la vocation est de mettre en place de façon cohérente l'ensemble des règles de gestion applicables à SNCF Réseau, de définir les schémas analytiques ;

- de contrôle et de suivi budgétaire, via une structure chargée du suivi des activités et des engagements de l'Entreprise, de leurs impacts dans ses comptes, à partir des outils de contrôle de gestion (prévisions budgétaires, tableau de bord et comptabilité de gestion) et d'un outil spécifique de contrôle des engagements de dépenses dans le cadre des projets d'investissement ;
- de pilotage opérationnel, avec pour objectif la mise sous tension de la performance des différentes activités de l'entreprise sur la base des niveaux de performances attendues (plan de performance) ;
- de suivi des enjeux financiers à travers la construction de la trajectoire, les analyses de la comptabilité de régulation, de communication envers les financeurs.

3.7.2.2. La comptabilité dite « de régulation »

Afin de respecter les obligations mises à sa charge par la loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 citée en point 3.6.1 – structures externes de contrôle -, SNCF Réseau a mis en place, la comptabilité dite « de régulation » qui distingue notamment les activités régulées et non régulées, la segmentation stratégique du réseau en plusieurs sous-réseaux, etc.

Elle intervient notamment dans le cadre des avis et publications du régulateur, l'ART, ou des règlements de différends quand ils sont de nature financière, mais aussi dans le cadre du contrôle des grands équilibres coûts économiques / recettes. Elle produit le calcul du coût complet, par gares, de la redevance quai.

L'ART suit particulièrement la mise en œuvre de la séparation comptable des installations de service pilotée par la direction générale Finances & Achats de SNCF Réseau en lien avec la direction de la Régulation.

3.7.2.3. Démarche budgétaire

Le budget prévisionnel est élaboré par la direction générale Finances & Achats et notifié aux directions en début d'année au plus tard.

Les comptes mensuels constituent la base du « reporting ». Son suivi est réalisé mensuellement, sur la base des données de gestion transmises par les directions et extraites du système d'information de gestion comptable et consolidées dans le tableau de bord mensuel communiqué à la direction générale.

3.7.2.4. Investissements

SNCF Réseau soumet aux ministres chargés des transports, de l'économie et du budget, un programme d'investissements ainsi que les modalités de son financement pluriannuel. Un projet d'investissement n'est accepté que s'il fait l'objet de la part des demandeurs d'un concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de l'entreprise sur la période d'amortissement.

Après arbitrage éventuel des différentes instances existantes, le programme d'investissements est soumis au Conseil d'administration de SNCF Réseau, puis après validation est notifié à chaque direction.

3.7.3. Normes comptables et fiscales

La direction normes comptables et fiscales assure les missions suivantes :

- transposer la doctrine comptable et fiscale à l'échelle de l'entreprise ;
- apporter assistance et conseil aux différentes directions dans l'élaboration de leurs contrats ou autres montages financiers de manière à anticiper les impacts comptables et fiscaux qui pourraient en résulter ;

- rédiger les procédures comptables et fiscales permettant la production de l'information comptable ou fiscale, y compris les éléments de contrôle interne, en collaboration avec les différents acteurs concernés.

En 2019, SNCF Réseau a mis en œuvre la nouvelle norme IFRS 16 relative aux contrats de location et a appliqué la nouvelle directive ATAD relative à la déductibilité à l'IS des charges financières nettes.

Pour mémoire, SNCF Réseau est intégrée fiscalement dans le Groupe SNCF depuis le 1er janvier 2015.

3.7.4. La comptabilité des opérations

SNCF Réseau s'appuie sur une organisation de la production comptable centralisée qui permet d'harmoniser les méthodes, de garantir la qualité comptable et de faciliter la montée en compétence des acteurs. Ces activités concernent les investissements et les immobilisations, les opérations financières et la comptabilité clients et la production des comptes sociaux et consolidés. Les unités comptables sont en charge du suivi des opérations comptables (achats, fournisseurs et stocks).

La comptabilité des opérations est produite à partir d'informations élaborées par les divisions métiers (opérationnels sur le terrain, contrôleurs de gestion, management). Pour garantir la collecte des informations utiles et fiables et la pédagogie nécessaire, un dispositif de pilotage mensuel des écritures d'arrêté est mis en œuvre par les équipes comptables. Il s'appuie notamment sur des réunions mensuelles ainsi que des notes de synthèse avec chaque direction.

La direction des centres de services partagés et des processus communs organise et élabore l'information comptable en traduisant le modèle économique de l'entreprise.

Au titre des fonctions mutualisées citées à l'article 2 de l'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 dite gouvernance, la direction des centres de services partagés comptables de SNCF, rattachée à la direction Optim'services dispose de quatre centres de services partagés (CSP) exercées au bénéfice de l'ensemble des sociétés du Groupe public unifié. Ces CSP sont organisés par processus et placés sous la responsabilité de la SNCF. Ils assistent la direction des centres de services partagés et des processus communs de SNCF Réseau pour réaliser ses missions :

- le CSP comptabilité fournisseurs assure l'acquisition et le règlement des factures fournisseurs externes de SNCF Réseau ;
- le CSP notes de frais traite et comptabilise pour le compte de SNCF Réseau, les dépenses et frais engagés par les collaborateurs dans le cadre de leur activité professionnelle.

Ces deux CSP mettent en œuvre la démarche de maîtrise des risques déclinée jusqu'aux acteurs locaux et procèdent eux-mêmes à certains contrôles centralisés.

- le CSP comptabilité de la paie a en charge la comptabilité des transactions liées aux charges de personnel et aux charges sociales pour l'ensemble des salariés du GPF. A ce titre, il réalise des travaux de contrôle et de justification des données comptables. En lien avec la direction de la paie, il fait évoluer les dispositifs de contrôle ainsi que les procédures pour répondre efficacement aux évolutions de périmètre, de schémas comptables ou de systèmes d'information ;
- le CSP comptabilité clients formalise et met en œuvre les contrôles associés aux processus « clients ». Il assure notamment :

- o la facturation externe, la comptabilisation des factures et des écritures d'inventaire ;
- o le recouvrement, le suivi des litiges et des contentieux pour une part limitée de l'activité de SNCF Réseau (mises à disposition du personnel, dommages, matières notamment).

Comme pour l'ensemble du Groupe public ferroviaire, SNCF Réseau établit des comptes semestriels et annuels, s'appuyant notamment sur :

- une pré-clôture en mai et novembre, dont les objectifs sont de réaliser un arrêté complet (avec restitution d'un compte de résultat, d'un bilan complet, d'un tableau de variation des flux de trésorerie et d'un tableau de variation de l'endettement consolidés) et d'identifier les sujets de clôture significatifs à traiter et à comptabiliser sur la pré-clôture ;
- une clôture en juin et décembre, dont les objectifs sont de réaliser, en double norme (IFRS et CRC), un arrêté complet, en s'appuyant sur la pré-clôture et sur les analyses des variations significatives de juin et décembre ;
- pour les autres mois, un arrêté mensuel et une note de synthèse mensuelle des comptes.

Les comptes semestriels à fin juin et annuels à fin décembre de chaque année font l'objet d'une présentation détaillée au Comité d'audit des comptes et des risques avant soumission au Conseil d'administration.

3.8. LES ACTIVITÉS DE LA FONCTION FINANCEMENTS ET TRÉSORERIE

Les financements, la trésorerie, la structuration financière des grands projets et participations ainsi que le contrôle des risques financiers sont assurés par la Direction Financements et Trésorerie (DFT).

La DFT conduit la stratégie de financement de l'entreprise en matière :

- d'emprunts long terme et court terme sur les marchés internationaux de capitaux et auprès de ses partenaires bancaires afin de financer son activité courante et ses investissements ;
- de couverture des risques financiers (taux, change, inflation, etc.) via notamment l'utilisation de produits dérivés ;
- et de gestion de la trésorerie disponible et des placements.

La DFT est en charge de la gestion de la communication financière de l'entreprise auprès des intermédiaires financiers, des investisseurs et des agences de notation.

Par ailleurs, la DFT pilote :

- le montage et la structuration financière des grands projets d'investissement ;
- l'acquisition, le montage et la structuration financière des participations et filiales.

En outre, la DFT assure le suivi précis et continu de tous les flux d'exploitation de l'entreprise de façon à limiter et maîtriser tout risque opérationnel, financier ou d'image lié à leur exécution.

La DFT est le point d'entrée de l'ensemble des métiers pour toute demande spécifique impliquant un engagement sur un flux futur potentiel (cautions, garanties, etc.), un risque contractuel en matière de trésorerie ou une dérogation ponctuelle aux référentiels de l'entreprise en matière de flux ou de moyens de paiement. Elle est un interlocuteur permanent pour les prévisions de trésorerie et pour l'organisation des flux de cash avec les filiales. Par ailleurs, elle contribue à l'optimisation du BFR et met en œuvre une démarche structurée de crédit management. A ce titre, elle est responsable de la facturation et du recouvrement auprès des clients et cofinanceurs publics.

Enfin, la DFT est également responsable :

- du contrôle des risques financiers ;
- du respect de la législation et de la réglementation financière, en lien avec la direction juridique ;
- du contrôle de la qualité des informations financières diffusées en interne comme en externe ;
- et enfin de la sécurité des systèmes d'information de la direction financements et trésorerie.

A ce titre la DFT assure notamment le suivi des risques financiers de SNCF Réseau (risque de taux, de change, de liquidité et de contrepartie), vérifie la conformité des opérations réalisées avec les autorisations données par le CA et contrôle le correct respect des procédures internes et des délégations de pouvoir et de signature.

4. DECLARATION DE PERFORMANCE EXTRA FINANCIERE

SNCF Réseau intègre les préoccupations sociales, environnementales et sociétales en les concertant avec ses parties prenantes contractuelles (salariés, clients, fournisseurs, élus) ou non contractuelles (associations, riverains). Ainsi, SNCF Réseau bâtit les conditions de la modernisation responsable du réseau ferré national.

4.1. IDENTIFIER NOS RISQUES POUR MIEUX LES MAITRISER ET DEVELOPPER NOS OPPORTUNITES

Conformément aux exigences de la directive européenne du 22 octobre 2014, SNCF Réseau a complété sa politique de développement durable par l'identification, sur l'ensemble de sa chaîne de valeur, de ses principaux risques et opportunités environnementaux, sociaux, ainsi que ceux liés aux Droits de l'Homme et à la lutte contre la corruption.

4.1.1. La méthodologie d'analyse des risques et des opportunités

La méthodologie pour établir la cartographie des risques et opportunités a reposé sur trois grandes étapes :

1. La définition de l'univers des risques extra-financiers de SNCF Réseau a permis d'identifier 23 risques et opportunités pouvant avoir un impact sur l'entreprise ou sur la société en raison de ses activités. La construction de cet univers s'est effectuée sur la base de référentiels sectoriels reconnus (MSCI, GRI et SASB) ainsi que sur l'analyse de matérialité existante afin de s'assurer une cohérence entre la politique développement durable de SNCF Réseau et les risques et opportunités communiqués dans la déclaration de performance extra-financière.

2. Chaque risque et opportunité extra-financier a ensuite fait l'objet d'une cotation selon une approche homogène à celle déployée par la direction des risques de SNCF Réseau. La cotation a été réalisée lors d'entretiens menés auprès de 16 dirigeants, représentants des différentes directions. Chaque risque et opportunité s'est vu attribuer une note selon les critères suivants :

- gravité de l'impact du risque sur les dimensions de réputation, juridique, opérationnelle, humaine ou environnementale ;
- probabilité de survenance du risque.

3. Sur la base des résultats de la cotation, 10 risques et opportunités extra-financiers ont été hiérarchisés et validés par le Comité exécutif.

4.1.2. Risques et opportunités majeurs

7 risques (en bleu) et 3 opportunités (en jaune) sont ressortis comme majeurs :

- 1 Non protection de la santé et sécurité des collaborateurs au travail et des prestataires
- 2 Défaut de sécurité des infrastructures et du réseau vis-à-vis des entreprises ferroviaires, voyageurs, tiers et personnels
- 3 Défaut dans la qualité de service
- 4 Non résilience du réseau face aux effets du changement climatique

- 5 Difficultés de recrutement, de rétention et de gestion des compétences clés pour répondre aux besoins de l'entreprise
- 6 Pollution des sols, de l'air et de l'eau
- 7 Défaut des systèmes d'information et de protection des données
- 8 Accompagnement des Régions dans l'ouverture à la concurrence du marché voyageurs
- 9 Développement des territoires et concertation dans la mise en œuvre des projets
- 10 Développement de la démarche d'économie circulaire et valorisation des déchets

Non seulement SNCF Réseau maîtrise ces risques mais profite également des opportunités qui lui sont offertes pour développer sa performance développement durable. Des politiques volontaires sont déployées au sein de l'entreprise et pilotées par des indicateurs de performance, au bénéfice de la raison d'être du Groupe SNCF : « Apporter à chacun la liberté de se déplacer facilement en préservant la planète ».

4.2. POLITIQUE DEVELOPPEMENT DURABLE ET SES PRINCIPES D'ACTION

Etablie dans le respect de la norme ISO 26000¹, la politique développement durable est structurée autour de 4 enjeux, 16 engagements et 3 principes d'actions.

Enjeu n°1
Assurer un haut niveau de sécurité sur le réseau, contribuant à la sécurité du système ferroviaire.

Enjeu n°2
Réduire notre empreinte écologique et consolider nos atouts environnementaux.

Enjeu n°3
Améliorer notre performance sociale.

Enjeu n°4
Renforcer notre implication territoriale.

NOS TROIS PRINCIPES D'ACTION

- Gouvernance adaptée.
- Ouverture aux parties prenantes.
- Éthique comme valeur sociale de l'entreprise.

L'ambition de cette politique et la qualité des actions qui en découlent ont été saluées par les agences de notations extra-financières. Ainsi l'agence Vigéo Eiris a attribué une note de 70/100 à SNCF Réseau en 2019, la plaçant à la seconde position du panel des 46 entreprises européennes du secteur « logistique-transport » et à la 7ème place mondiale sur un panel de 4907 entreprises tous secteurs confondus. L'agence Oekom a classé SNCF Réseau en tête des entreprises mondiales du secteur « gestionnaires d'infrastructures de transport » avec la note de B-.

	Note 2019	Position
Vigéo	70/100	2ème sur un panel de 46 entreprises européennes du secteur "logistique-transport"
Oekom research	B-	1er sur un panier de 45 entreprises mondiales du secteur transport et infrastructure

Cette politique s'incarne au quotidien dans de nombreuses démarches : l'écoconception des projets, la préservation de la biodiversité, l'économie circulaire, la réduction des émissions

¹ La norme internationale ISO 26000, publiée en 2010, présente des lignes directrices sur le management de la RSE. Elle ne se prête pas à la certification mais permet de clarifier la notion de responsabilité sociétale.

de gaz à effet de serre, le dialogue territorial, les achats responsables ou encore les actions en faveur de la mixité. Toutes ces initiatives, détaillées dans ce chapitre, incarnent les engagements de SNCF Réseau pour une modernisation responsable.

4.2.1. Gouvernance responsable

De par son statut d'établissement public, SNCF Réseau est soumis au contrôle économique, financier et technique de l'Etat. Le Conseil d'administration définit la politique de l'entreprise et veille à sa mise en œuvre tandis que le Comité exécutif pilote la mise en œuvre opérationnelle de la stratégie. L'entreprise rend compte en toute transparence de ses décisions notamment en publiant au Bulletin Officiel les décisions prises en Conseil d'administration.

Le rapport sur le gouvernement d'entreprise présente en détail la gouvernance de SNCF Réseau, ainsi que la rémunération des dirigeants.

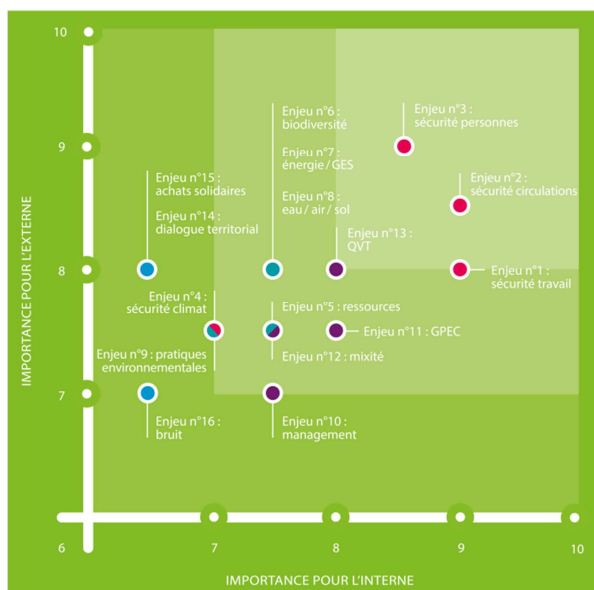
INDICATEURS	2019	2018	2017
Nombre de CA dans l'année (nb)	11	8	8

4.2.2. Ouverture aux parties prenantes

En tant qu'entreprise publique dotée d'une mission d'intérêt général, SNCF Réseau se place au service des entreprises ferroviaires, des voyageurs, des riverains, des élus, des associations environnementales, des usagers, de son personnel, de ses fournisseurs, de ses partenaires financiers, etc. L'entreprise entend ainsi rester à l'écoute des attentes de l'ensemble de ses parties prenantes.

En 2016, SNCF Réseau a piloté l'élaboration d'une matrice de matérialité afin d'identifier les enjeux RSE les plus pertinents pour l'entreprise et ses parties prenantes. Des entretiens ont été menés avec différents interlocuteurs ainsi qu'une grande enquête en ligne auprès d'un échantillon représentatif de 4 500 collaborateurs et de parties prenantes externes : 70 clients, 500 fournisseurs, 560 conseils régionaux et départementaux, 200 associations et 24 000 communes à proximité des voies ferrées.

Matrice de matérialité des enjeux de la politique RSE :



L'enquête a permis de créer une matrice des 16 enjeux de la politique développement durable selon leur importance perçue par les collaborateurs (en abscisse) et par les parties prenantes externes (en ordonnée). Ainsi les trois enjeux de sécurité (travail, circulations et personnes) apparaissent comme les plus importants pour SNCF Réseau.

En complément de l'analyse des risques extra financiers réalisée en 2018, cette matrice de matérialité, permet de rendre la politique développement durable de SNCF Réseau plus robuste, plus légitime et de concentrer ses efforts sur les enjeux prioritaires. Elle permet également d'entamer un dialogue stratégique avec les parties prenantes clés et d'être à l'écoute des signaux faibles et des parties prenantes émergentes.

4.2.2.1. Améliorer l'accès au réseau pour nos clients Entreprises Ferroviaires et accompagner les Régions dans l'ouverture à la concurrence du marché voyageurs

Répond aux points **3** et **8**

- Les dispositifs de qualité

La démarche de qualité de service est accompagnée d'un travail d'objectivation et de la mesure du niveau de satisfaction des clients. Les résultats de l'enquête 2019 ont été partagés avec l'ensemble des clients lors de la rencontre clients du 4 novembre 2019 à Paris.

Nos clients (EF Fret, EF Voyageurs, chargeurs, organisateurs de transport combiné et Autorités Organisatrices de Transport) sont satisfaits des échanges et apprécient la relation avec leurs interlocuteurs SNCF Réseau et leur engagement ainsi que la qualité de la relation commerciale.

Néanmoins, dans ce contexte, nos clients expriment des souhaits d'amélioration de SNCF Réseau sur essentiellement trois points :

- L'amélioration de l'offre de sillons afin qu'elle corresponde davantage aux besoins exprimés ;
- La gestion des impacts travaux ;
- L'amélioration du niveau de service en termes de fiabilité et de régularité.

Les dispositifs incitatifs existants, tant à la charge du gestionnaire d'infrastructure que des demandeurs de sillons, ont été reconduits en 2019 :

- le **dispositif d'incitation réciproque**, mis en place en 2015, a pour but de sanctionner les entreprises ferroviaires et/ou le gestionnaire d'infrastructure pour les modifications et suppressions de sillons jours fermes sur la base des sillons jours répondus fermes à l'horaire de service ;
- le **SAP** (Système d'Amélioration de la Performance), dispositif incitatif qui sanctionne le gestionnaire d'infrastructure et/ou les entreprises ferroviaires responsables d'irrégularités se traduisant par des retards de circulation (les pénalités sont calculées sur la base du nombre de minutes perdues pour 100 km parcourus) ;

INDICATEURS	2019	2018	2017
3 Nombre de minutes perdues aux 100 km par les EF :			
- pour causes GI (min)*	1,28	1,46	1,34
- pour causes EF (min)*	1,80	2,13	2,12
Dépenses d'investissement visant à améliorer la régularité (M€)	22	29	36

*2019 : données estimées

- les **accords-cadres** par lesquels le gestionnaire d'infrastructure s'engage à attribuer une capacité commerciale définie en amont, à un client qui s'engage à

la commander, avec un système de pénalités calé sur la redevance de réservation en cas de défaut ;

- les **AQS** (Accords Qualité Sillons) dans lesquels le gestionnaire d'infrastructure s'engage à répondre aux sillons à l'étude, dans un délai défini sur une liste de sillons déterminés.

INDICATEURS	2019	2018	2017
Trafic en train.km (M T.km)	442	441	476
Trafic fret issu des entreprises ferroviaires autres que Fret SNCF (%)	47	54	52
Trafic voyageurs issu des entreprises ferroviaires* autres que l'EF SNCF (%)	5,0	5,0	4,8
Note de satisfaction des clients Entreprises ferroviaires (sur 10)**	nd	nd	5,5
Taux de consommation des fenêtres génériques (%)	92,5	91,3	88,8

*Y compris les filiales Thalys et Eurostar

**Enquête de satisfaction bisannuelle

- Une nouvelle palette de services pour développer le ferroviaire sur le réseau français

Afin d'accompagner l'opportunité de développement de nouveaux trafics sur le réseau, SNCF Réseau a travaillé à clarifier et compléter son offre de services. Depuis 2019, les clients actuels et futurs peuvent avoir accès, à différentes gammes de services formalisées au sein d'un catalogue d'offres. Des offres d'études pour la préparation de leurs futures dessertes, des formations pour mieux appréhender le fonctionnement du réseau ferroviaire français, ou encore des informations sur les caractéristiques du réseau ont été conçues et déjà commercialisées en 2019.

Pour 2020, le catalogue de service continu de s'enrichir pour accompagner davantage les clients dans leur parcours d'accès et d'utilisation du réseau.

- Accompagner les Régions dans l'ouverture du marché voyageurs à la concurrence

Depuis le début de l'année 2018, SNCF Réseau, qui a mis en place une équipe dédiée à la préparation de l'ouverture du marché voyageurs, accompagne les Autorités Organisatrices de Transport (AOT)* dans le cadre de l'ouverture à la concurrence de leurs services de transports régionaux :

- Partage des jalons clés du calendrier d'appels d'offres, avec pour chaque grande étape une description du rôle et de l'accompagnement que propose SNCF Réseau ;
- Appui sur les projets d'allotissement, avec apport d'éléments factuels sur les logiques d'exploitation pour éclairer les décisions de l' AOT (Autorité Organisatrice de Transport) ;
- Transmission de jeux de données dans le cadre du Décret « données »** ;
- Prestations de conseil sur l'évolution de l'offre de desserte des trains voyageurs régionaux
- Formation aux fondamentaux du système ferroviaire français ;
- Coopération renforcée pour préparer les appels d'offre, sur le volet infrastructure et les sujets en interface avec le Gestionnaire d'Infrastructure.

L'objectif fixé par SNCF Réseau est de rencontrer toutes les AOT d'ici fin 2020 sur le sujet de l'ouverture à la concurrence du marché Voyageurs.

INDICATEURS	2019	2018	2017
-------------	------	------	------

8	Nombre d'AOT (régions et Etat) rencontrées parmi les 13 AOT de la métropole (nb)	7	7	-
---	--	---	---	---

*13 AOT sont concernées : les 12 régions métropolitaines (la Corse n'est pas incluse) et l'Etat.

**Décret n°2019-851 du 20 août 2019 relatif aux informations portant sur les services publics de transport ferroviaire de voyageurs et aux éléments nécessaires à l'exploitation des matériels roulants transférés, et à la protection des informations couvertes par le secret des affaires

- L'accessibilité des personnes à mobilité réduite

SNCF Réseau, en tant que propriétaire des quais et des accès aux quais (passerelles, souterrains, escaliers, etc.), a la responsabilité de l'accès aux trains depuis l'espace public et de sa tarification dans près de 3 000 gares et points d'arrêt du RFN (Réseau Ferré National). Dans le cadre de la démarche d'amélioration de la qualité de service, les investissements d'amélioration aux personnes à mobilité réduite sont poursuivis. Le périmètre de SNCF Réseau dans les gares représente un investissement de plus de 300 M€ par an et plus de 70 M€ de charges annuelles d'exploitation (nettoyage, maintenance des ascenseurs et escaliers mécaniques, entretien courant des quais et des abris, déneigement, etc.). En retour, il génère une redevance de quai d'environ 130 M€ pour plus de 40 millions de départs-trains, soit une moyenne de 3,2 € par départ-train.

L'ordonnance N°2014-1090 du 26 septembre 2014 engage SNCF Réseau à contribuer dans un Schéma Directeur National d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SDNA Ad'AP) et dans des Schémas Directeurs d'Accessibilité Régionaux (SDRA Ad'AP).

730 points d'arrêts (gares et haltes) ont été identifiés à rendre accessibles pour les personnes à mobilité réduite en priorité.

Ces agendas d'accessibilité sont programmés jusqu'en 2025 pour une estimation budgétaire totale d'un peu plus de 2,8 milliards d'euros.

INDICATEURS	2019	2018	2017
Nombre de points d'arrêt au niveau national dont les travaux d'accessibilité ont été terminés (nb)	nd	29	34
Dépenses d'investissement visant à améliorer l'accessibilité (M €)	nd	171	142

4.2.2.2. Politique d'Achats responsables : Développer la relation partenariale avec nos fournisseurs et nos sous-traitants

SNCF Réseau a mis en place une politique d'achats responsables qui s'appuie notamment sur l'évaluation RSE des fournisseurs via ECOVADIS et sur l'intégration des critères RSE dans les marchés de fournitures industrielles, de travaux ferroviaires et de prestations. En 2018, cette politique a été récompensée par le renouvellement du « Label Relations Fournisseur Responsables » pour 3 ans, qui vise à distinguer les entreprises françaises ayant fait la preuve de relations durables et équilibrées avec leurs fournisseurs.

SNCF Réseau a modernisé son dialogue avec les filières professionnelles. Ainsi, depuis 2017, SNCF Réseau a décidé de prendre en compte des critères RSE intégrés à la notation qualité dans l'attribution des marchés de travaux ferroviaires. Cette action partagée avec le Syndicat des Entrepreneurs de Travaux de Voies Ferrées (SETVF) a permis de faire monter en maturité les fournisseurs sur ces sujets. Sur une année, plus de 2 500 chantiers ont été notés, soit un taux de 62 %.

Fin 2019, SNCF Réseau s'est engagée pour les 4 prochaines années à se fournir en rails issus d'acier recyclé de l'usine ASCOVAL, ce qui scelle durablement le partenariat avec British Steel France et qui répond à un double enjeu environnemental : la décarbonation du rail et l'urgence

d'une filière d'économie circulaire du rail en France. Ce nouveau mode de production plus écologique permet de baisser significativement le « bilan carbone » des chantiers ferroviaires qui inclut le renouvellement des rails. De plus, le recyclage de la ferraille s'inscrit dans une logique d'économie circulaire.

INDICATEURS	2019	2018	2017
Performance RSE fournisseurs SNCF Réseau (note moyenne sur 100 des évaluations Eco-Vadis)	56,6	56	56

- Optimisation des délais de paiement

Les actions engagées depuis 2017 par la direction générale finance & achats de SNCF Réseau, en vue d'optimiser le processus d'achats de la commande jusqu'au règlement des factures, se sont poursuivies en 2019 avec le déploiement des actions suivantes :

- généralisation des automatisations de réception des factures (lorsque les factures peuvent être associées à des justificatifs signés) ;
- industrialisation et automatisation des reportings des indicateurs de retards de paiement à destination de tous les acteurs du processus et des managers de SNCF RESEAU ;
- évolution des conditions de règlement des prestations de travaux après études et ateliers menés avec le SETVF (Syndicat des Entrepreneurs de Travaux de Voies Ferrées). Les nouvelles conditions générales entreront en vigueur progressivement en 2020.

Le volume des factures fournisseurs traitées en 2019 a augmenté de 8% en volume (à 583 000 factures) et 17% en montant (à 8,5 Md€). Cette évolution est liée à l'accélération des travaux sur les grands projets, principalement EOLE et CDG Express. Le niveau des retards de règlement atteint 30 M€ à fin 2019. Il est impacté par la volumétrie des factures traitées en décembre 2019 (1 Md€ versus 0,7 Md€ en moyenne pour les 11 mois précédents et 0,65 Md€ en décembre 2018).

Le Label «Relations fournisseurs et achats responsables», attribué par la Médiation des Entreprises et le Conseil National des Achats le 20 mars 2019, a été reconduit en octobre 2019 après présentation des actions de fluidification du règlement des factures en 2019 et le suivi de leur mise en œuvre.

4.2.3. L'éthique comme valeur socle de l'entreprise

Considérant son engagement éthique comme une condition constitutive de ses performances technique, financière, économique et sociale, SNCF Réseau poursuit le développement des connaissances et des valeurs éthiques communes au Groupe ferroviaire SNCF, intégrité, responsabilité, respect des personnes, confiance et courage, auprès de ses salariés et ses managers.

En 2019, SNCF Réseau poursuit sa mobilisation pour le déploiement du programme anti-corruption posé par la loi du 9 décembre 2016 dite Sapin II, avec la formation de plus de 2000 agents.

INDICATEURS	2019	2018	2017
Nombre d'alertes auprès de la Direction de l'Éthique et de la Déontologie concernant SNCF Réseau (nb)	16	19	25

4.3. ENJEU SECURITE : ASSURER UN HAUT NIVEAU DE SÉCURITÉ SUR LE RÉSEAU, CONTRIBUANT À LA SÉCURITÉ DU SYSTÈME FERROVIAIRE

S'assurer de la sécurité des circulations et des personnes sur le réseau ferré national au plus haut niveau est un engagement fort de l'entreprise. SNCF Réseau définit et pilote les politiques de sécurité du réseau qui se traduisent par trois exigences fondamentales² :

- Garantir, au niveau de la conception, de la modernisation et de l'exploitation du réseau, des conditions d'utilisation de l'infrastructure permettant aux entreprises ferroviaires d'assurer leurs circulations en toute sécurité ;
- Fournir aux opérateurs de transport ferroviaire de manière fiable et adaptée les informations relatives aux modalités d'utilisation de l'infrastructure, ainsi que la documentation d'exploitation, afin qu'ils puissent les prendre en compte ou les mettre en œuvre dans les procédures de sécurité qui leur incombent et dans les services de transport qu'ils assurent ;
- S'assurer de la sécurité des usagers, des personnels, des tiers, des biens transportés et de l'environnement, par la définition et la mise en œuvre des procédés et moyens nécessaires, tant dans les opérations, tâches et processus réalisés par l'entreprise que dans le cadre du recours à des prestataires externes ou dans l'acquisition et la mise en œuvre des matériels et équipements.

SNCF Réseau fait de la sécurité la première de ses valeurs. Cette valeur est retranscrite dans la politique générale de sécurité. La culture sécurité constitue en elle-même un enjeu majeur. L'objectif de SNCF Réseau est que la valeur sécurité s'impose naturellement dans les comportements individuels et organisationnels.

Une démarche a par ailleurs été mise en œuvre qui vise l'excellence sécurité à travers les six axes de transformation du programme PRISME qui concernent la sécurité de l'exploitation ferroviaire, celle de ses propres salariés et celle des salariés des entreprises prestataires :

- Développer un comportement **P**roactif qui vise à ce que chaque agent contribue efficacement au système d'amélioration continue en signalant à son encadrement tous les incidents et éléments précurseurs dont il a connaissance ;
- Installer le management par les **R**isques en vue de prioriser les actions et concentrer les énergies ;
- Maîtriser les **I**nterfaces entre les entités pour travailler dans une chaîne de sécurité dont chaque maillon est essentiel et connecté aux autres, y compris les partenaires et sous-traitants ;
- **S**implifier les procédures et la documentation de façon à en garantir l'application systématique par les opérateurs ;
- Créer les conditions **M**anagériales pour que chaque agent s'implique personnellement dans ses actions et ses décisions, et à son niveau de responsabilité, pour réduire au maximum le risque (gravité et occurrence) d'accident ;

² D'autres informations sur la politique sécurité de SNCF Réseau sont disponibles sur le site internet : <http://www.sncf-reseau.fr/fr/a-propos/notre-strategie/renforcer-la-securite>

- Se doter des outils et Equipements les plus innovants pour apporter à chaque agent un environnement de travail et des moyens technologiques sécurisés.

Fin 2019, la saison 2 du programme PRISME a été lancée de façon à redonner un nouveau souffle et progresser davantage dans la maîtrise de la sécurité en ancrant durablement une culture de sécurité participative, intégrée et proactive, à la fois référence dans le monde ferroviaire et reconnue comme facteur de performance globale de l'entreprise. Il s'agit de :

- Professionnaliser le déploiement de standards managériaux et opérationnels et les mesurer grâce à des indicateurs d'appropriation ;
- Agir davantage sur les facteurs organisationnels et humains (FOH), ainsi que sur la technologie ; sur l'organisationnel, on peut citer en exemple les fortes attentes en matière de simplification documentaire ; concernant la technologie, il s'agit de développement de simulateurs et de systèmes d'alerte ;
- Passer d'une gestion réactive à une gestion proactive des risques : SNCF Réseau veut passer d'un pilotage traditionnel et *a posteriori* par les événements graves à un pilotage *a priori* par les événements précurseurs plus bénins, mais à haut potentiel de gravité de façon à mieux identifier, hiérarchiser et piloter les risques ;
- Passer du management de la sécurité de l'exploitation au management de la sécurité intégrée, qui résulte d'une culture sécurité homogène, appliquée à tous les domaines : sécurité de l'exploitation ferroviaire, santé et sécurité au travail, sécurité incendie, cybersécurité, sûreté, risques naturels et technologiques.

4.3.1. Assurer notre production en toute sécurité

4.3.1.1. Sécurité des collaborateurs et des sous-traitants

Répond au point

1

La sécurité est la priorité de SNCF Réseau. La prévention est au cœur des mesures prises par l'entreprise, son objectif est de réduire l'accidentologie, notamment sur les chantiers de travaux, de tous les collaborateurs SNCF Réseau et des personnels des entreprises extérieures. L'entreprise s'est donnée comme ambition de diminuer de moitié le taux de fréquence des accidents du travail avec arrêt entre 2018 et 2026.

Cet engagement, concrétisé notamment par le programme PRISME, a porté ses effets dès 2016 avec une réduction de 5 % cette année-là, et de près de 15 % en 2017. 2018 n'a pas été à la hauteur des objectifs mais 2019 marque une tendance à la baisse de 5,8% qui devrait se poursuivre suite au lancement du programme de transformation managériale. Par ailleurs, l'accidentologie des personnels des entreprises extérieures constitue un axe de travail important pour les accompagner dans cette amélioration.

Ainsi SNCF Réseau a lancé un programme d'exigence vis-à-vis de ses prestataires en matière de sécurité et santé au travail (SST) les incitant fortement à baisser le taux de fréquence (TF) des accidents de travail au même niveau que celui de SNCF Réseau. Dans le cas d'un TF d'un prestataire excessif (>30) SNCF Réseau envisage de l'exclure des appels d'offre.

Fin 2018 – début 2019, SNCF Réseau a poursuivi l'initiative du train de la sécurité qui avait rencontré un succès notable en 2017. Cet événement participe à la prise de conscience des risques et un renforcement de la culture sécurité.

INDICATEURS		2019	2018	2017
1	Taux de fréquence d'accidents du travail avec arrêt hors trajets (%)*	10,5	10,2	10,3
	Taux de gravité d'accidents du travail (%)*	0,43	0,42	0,475
	Nombre de maladies professionnelles déclarées (nb)	67	112	131
	Nombre de tués (nb) :			
	- des agents SNCF Réseau	0	2	1
	- des entreprises extérieures	0	3	5
	Nombre de blessés graves (nb) :			
	- des agents SNCF Réseau	0	6	14
	- des entreprises extérieures	7	22	11

*Chiffres Rhumba de fin Octobre : Octobre 2018 (10,83), octobre 2019 (10,21)

4.3.1.2. Sécurité des Systèmes d'Informations et protection des données personnelles

Répond au point

7

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

La couverture de ce risque est décrite au § 3.3.3

L'objectif fixé par SNCF Réseau est d'atteindre 100 % de projets couverts par la politique sécurité du SI et de la donnée : les traitements de données personnelles pourront ainsi être identifiés et les mesures techniques de protection des données appropriées seront mises en place.

INDICATEURS		2019	2018	2017
7	Taux de projets couverts (%)	98	80	-
7	Nombre de sollicitations du PDO (nb)	238	100	-
7	Nombre de nouveaux traitements de données à caractère personnel inscrits au registre (nb)	19	7	-
7	Nombre de PIA (nb)	1	1	-

4.3.2. Offrir un réseau sûr aux entreprises ferroviaires

Répond au point

2

La mobilité durable suscite des attentes de plus en plus fortes, dont celle, implicite et majeure, de la sécurité de l'exploitation ferroviaire.

Pour SNCF Réseau le nombre des Evénements de Sécurité Remarquables (ESR) constitue un indicateur significatif. Comparativement à l'année précédente, le nombre d'ESR de l'exploitation ferroviaire (hors causes autres) de 2019 a diminué de près de 19 %. Début 2019, SNCF Réseau a adopté l'objectif d'une baisse du nombre annuel des ESR exploitation (hors causes autres) de 35% entre 2018 et 2026.

En matière de sûreté, SNCF Réseau est fortement mobilisée sur l'ensemble des sujets de malveillance qui impactent la production et/ou la sécurité des circulations. La couverture des risques de malveillance est détaillée au § 3.3.5

En matière de sécurité incendie, SNCF Réseau a défini un plan de sécurisation des installations techniques (installations électriques de signalisation, de télécommunication, de traction électrique et des systèmes d'information) et défini sa politique de protection contre le risque d'incendie.

INDICATEURS		2019	2018	2017
Valeur de risque pour les voyageurs (nb pondéré de voyageurs tués et blessés graves par million de km.train)		x	0,0018	0,003
2	Nombre d'événements sécurité remarquables (ESR) attribués à SNCF Réseau toutes causes confondues (nb)	105	137	142
Nombre d'actes de malveillances contre les biens et le patrimoine financier SNCF Réseau (nb)*		17 196	17 491	17 730
Total des investissements sécurité (M€)		146,0	138,6	120,3

4.3.2.1. Exploitation du réseau : les enjeux de sécurité et régularité

- Régularité

L'année 2019 a connu de bonnes performances globales de régularité. Le nombre de gros incidents sur le réseau a baissé par rapport à 2018 et le nombre de minutes perdues est ressorti en amélioration de 8%.

De janvier à fin octobre 2019, les conditions climatiques ont été particulièrement favorables comparées à l'année précédente ; la fin d'année ayant davantage été impactée par des événements climatiques exceptionnels, ainsi que des mouvements sociaux de grande ampleur.

Les effets positifs du plan d'action Robustesse H00 sur la régularité sont très nets en 2019. Tous les acteurs du système ferroviaire ont pu bénéficier de ce programme conjoint entre le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises ferroviaires.

Malgré ces bons résultats observés, il est nécessaire de continuer à agir sur les fondamentaux et de poursuivre les efforts engagés. Les défaillances de l'infrastructure se sont certes améliorées, mais, côté Travaux, les restitutions tardives ont malgré tout eu tendance à augmenter au cours du second semestre, dans un contexte où les chantiers à réaliser sont de plus en plus nombreux.

Le management de la régularité continuera à être renforcé en 2020 :

- Maintien ou diminution du taux d'irrégularité au global et pour la part réseau ;
- Poursuite de l'amélioration de la traçabilité des trains supprimés et de la qualité de saisie des incidents impactant la régularité ;
- Renforcement des actions visant à améliorer la restitution anticipée de la capacité ;
- Poursuite du programme H00 (ponctualité à 0 min au départ) ;
- Réduction des impacts des incidents dus aux défaillances de l'infrastructure (caténaire et signalisation notamment) ;
- Diminution des restitutions tardives de chantiers ;
- Poursuite des actions visant à diminuer le nombre d'incidents de régularité dus aux événements saisonniers (adhérence, grand froid, forte chaleur) ou liés à la faune.

4.3.2.2. Maintenance du réseau : sécurité et innovation

Comme en 2018, la production de l'année 2019 a été fortement impactée en début d'année par les intempéries. Toutefois, grâce aux efforts d'adaptation, les retards, ont pu

être quasiment comblés avec un léger fléchissement en fin d'année du au conflit social de décembre

Les travaux de régénération du réseau ferroviaire restent élevés malgré les fortes contraintes précitées. Des efforts importants ont été déployés pour sécuriser et réaliser le programme de remplacement d'appareils de voie, initié par le programme Vigirail.

2019 est une année en continuité pour les mesures dites de sévrisation de la maintenance mises en place depuis 2016. L'extension vers un périmètre d'opérations de plus en plus large a été mise en œuvre. Ces opérations d'entretien renforcées intègrent les retours d'expérience et les préconisations liées entre autres aux accidents de Brétigny-sur-Orge, de Denguin et de Carbone. Elles ont pour objectif d'accélérer le rythme de remplacement de certains composants obsolètes et de s'assurer du respect du « juste à temps » dans la correction de défauts.

La politique « rails », revisitée à partir de 2018, a été intensifiée en 2019, en maintenant l'effort sur les opérations de fraisage de rails destinées à éliminer sur une couche superficielle un ensemble de défauts générateurs de dégradation de la géométrie, sur l'utilisation du procédé de réparation de rails en ligne (HWR) ainsi que sur les opérations de meulage. En 2020, un accompagnement des établissements sera réalisé pour promouvoir les différentes techniques mises à disposition et intégrer une dimension technico-économique des opérations de réparation du rail.

Depuis 2016, SNCF Réseau poursuit activement sa démarche d'Excellence Opérationnelle au service de la performance économique. L'innovation et la digitalisation sont plus que jamais des axes majeurs d'évolution pour SNCF Réseau et les exemples d'utilisations sont nombreux :

- les développements et le déploiement de la Gestion de la Maintenance Assistée par Ordinateur (GMAO) se poursuivent selon le calendrier établi. Après le déploiement de l'ensemble de la maintenance préventive systématique, conformément au planning, les équipes ont mis en œuvre le suivi du traitement des anomalies et développé l'application de suivi du réalisé qui sera opérationnelle au premier trimestre 2020 ;
- L'année 2019 a vu la progression de l'utilisation d'engins de mesures visant à automatiser et moderniser la surveillance du réseau (SIM – SURVEILLE). En plus d'améliorer la sécurité des agents vis-à-vis du risque ferroviaire, ils permettent de se substituer à un certain nombre de tournées à pied. Des progrès significatifs ont été réalisés sur le taux de disponibilité de ces engins. L'intégration complète de ces nouveaux outils dans le processus de surveillance est validée pour le 1er janvier 2020 ;
- la mise en œuvre de capteurs sur les installations et la modélisation mathématique des informations devraient permettre d'évoluer progressivement vers une maintenance prévisionnelle réduisant l'incidentologie tout en améliorant la productivité ;
- chaque année de nouvelles applications digitales viennent s'ajouter à celles déjà mises en œuvre les années précédentes, au sein des métiers de la maintenance.

La décision de l'état français d'interdire l'utilisation des molécules de glyphosate pour le traitement de la végétation à partir de 2021 a poussé SNCF Réseau dans la recherche de traitements alternatifs et de méthodes innovantes.

4.3.2.3. Réduire les accidents impliquant des tiers

Répond au point **2**

Si les circulations sur l'ensemble du réseau sont sûres, – le transport ferroviaire est 51 fois plus sûr que la route (en nombre de tués) et cause 300 fois moins d'accidents (chiffres de 2014-CGDD2) – la sécurité sur certains points réputés dangereux peut encore être améliorée. Les heurts de personnes par train sur les voies, en gares ou en pleine ligne, alors même qu'elles n'y sont pas autorisées, et les accidents de passages à niveaux représentent les deux causes principales de mortalité sur le réseau ferré national. Celle-ci est en baisse constante.

Grâce à la mise en œuvre d'aménagements structurels des passages à niveau, de mises aux normes des Traversées Voies Piétons (TVP) et au renforcement de la prévention auprès du grand public (partenariat à la Journée nationale de la sécurité routière aux passages à niveau), les accidents aux passages à niveau ont été réduits de moitié en 10 ans.

Pour améliorer la sécurité des tiers, SNCF Réseau s'est engagée dans l'étude de solutions innovantes (détecteur d'obstacle au passage à niveau, tapis anti intrusion, etc.).

SNCF Réseau continue parallèlement d'investir dans les équipements supplémentaires visant à améliorer la sécurité du réseau ferré (clôtures, amélioration ou suppression de passages à niveau, sécurisation des traversées de voie en gare, etc.) pour des montants importants. Ainsi, ont été investis par SNCF Réseau en 2019 :

- 41,54 M€ en suppression de passage à niveau ;

- 17 M€ en amélioration de la sécurité des passages à niveau en service (ajout de barrière ou de feux, amélioration de la visibilité des feux, etc.) ;
- 6 M€ en installation de nouvelles clôtures.

INDICATEURS	2019	2018	2017
Valeur de risque sociétal (nb pondéré de tués et blessés graves par million de km.train) (ISC)	38	0,119	0,208
Nombre d'accidents de personnes sur le réseau (ISC) :			
- nombre de personnes tuées (hors suicides et tentatives de suicide)	53	40	94
- nombre de personnes blessées graves (hors suicides et tentatives de suicides)	37	30	58
- nombre de suicides	268	289	295
PN (passage à niveau) inscrits au programme de sécurisation nationale supprimés	4	4	5

ISC : Indicateurs de sécurité communs

- Intervention en milieu scolaire

Dans le cadre de la convention de partenariat avec le ministère de l'Education nationale, SNCF mène des actions de sensibilisation auprès des jeunes pour prévenir les risques d'accidents et inciter aux bons comportements dans les transports collectifs. Sur l'année scolaire 2018-2019, 190 000 jeunes ont été sensibilisés par 540 Volontaires en Milieu Scolaire (VMS) dont 117 agents de SNCF Réseau

INDICATEURS	2019	2018	2017
Nombre d'interventions en milieu scolaire (nb)	7 432	7 860	9 342
- dont nombre d'interventions des VMS de SNCF Réseau	875	1 890	1 599
Nombre de VMS de SNCF Réseau (nb)	117	154	147
Nombre de jeunes sensibilisés par les VMS SNCF (de sept à sept) (nb)	188 911	185 000	228 408

4.3.3. Sécuriser nos infrastructures face au changement climatique

Répond au point **4**

Avec des événements climatiques de plus en plus violents et récurrents, les circulations sont perturbées et les infrastructures ferroviaires sont soumises à de fortes contraintes. Le secteur des transports étant potentiellement le secteur où les enjeux seront les plus forts, l'adaptation et la résistance technique de la voie, des installations et équipements électriques, des ouvrages tels que les ponts ferroviaires sont les nouveaux grands défis de SNCF Réseau pour faire face aux événements climatiques extrêmes.

Leurs effets se manifestent déjà sur l'infrastructure et altèrent la circulation des trains :

- les fortes chaleurs dilatent les rails et les caténaires ;
- les grands froids, gel et givre, peuvent provoquer des dommages aux caténaires, au matériel roulant ou aux systèmes d'aiguillage ;
- les orages et fortes pluies entraînant des inondations peuvent dégrader les ouvrages d'art, les ouvrages en terre, les systèmes et installations électriques des trains ou de signalisation ;
- les vents et les tempêtes peuvent provoquer des chutes d'arbres sur les voies et sur les caténaires qui alimentent les trains en électricité, ce qui impacte les circulations et la sécurité sur le réseau.

Dans ce contexte, SNCF Réseau met en place des solutions innovantes pour réduire la vulnérabilité des infrastructures, en s'adaptant aux nouvelles contraintes environnementales, et ainsi gagner en régularité des circulations :

- les cycles de surveillance : pour éviter toute dégradation due aux conditions climatiques, des surveillances spécifiques sont effectuées lors des interventions sur les voies. Le projet TOUTATIS (TOUrnées Terrain sur AlerTes IntempérieS) est en cours de déploiement ;
- les tournées chaleur : pour anticiper les périodes de fortes températures, les voies ferrées sont étroitement surveillées pour détecter le moindre problème de pose ou de maintenance, et le corriger ;
- les tournées intempéries : pour éviter toute dégradation due à une intempérie, les agents de maintenance surveillent étroitement certains ouvrages pour détecter le moindre problème.

Afin de réduire la vulnérabilité de l'infrastructure face aux inondations, SNCF Réseau a réalisé chaque année depuis 2016 des Analyses de Vulnérabilité Détaillée (AVD) de l'infrastructure ainsi que le recensement des installations techniques critiques du réseau afin, notamment, de cartographier les établissements et installations à risques situés en dehors des Territoires à Risques Inondations (TRI). En 2019, les Plans de Continuité de l'Activité (PCA) améliorés sur l'ensemble du territoire national ont été rédigés.

Concernant le risque incendie, SNCF Réseau a défini une politique générale pour l'ensemble des actifs SNCF Réseau et une politique spécifique de sécurisation incendie des installations techniques du réseau (postes d'aiguillage, etc.).

Depuis deux ans, plusieurs études ont été conduites par des chercheurs et cabinets d'experts en la matière. Fort de ces premiers éléments et de la conduite d'un mini-lab en 2018, une nouvelle dynamique d'adaptation au changement climatique est en cours de réflexion au sein de SNCF Réseau. L'objectif est d'analyser les fragilités intrinsèques des actifs face aux aléas climatiques et de définir les grandes lignes d'une feuille de route en matière d'adaptation, ainsi que la gouvernance et le management de ce sujet.

L'objectif de cette politique est d'assurer la robustesse du réseau face au changement climatique, ainsi la baisse de la part des retards des trains en minutes pour cause d'intempéries sur le total des causes imputables à la gestion de l'infrastructure sera l'indicateur clé de performance.

INDICATEURS	2019	2018	2017
4 Part des retards des trains en minutes pour cause d'intempéries sur le total des causes imputables à la gestion de l'infrastructure (%)	16,32	19,14	13,91
4 Nombre de Plans de continuité d'activités (PCA) régionaux réalisés (nb)	5	3	1

4.4. ENJEU ENVIRONNEMENTAL : REDUIRE NOTRE EMPREINTE ECOLOGIQUE ET CONSOLIDER NOS ATOUTS ENVIRONNEMENTAUX

4.4.1. Optimiser les ressources et valoriser les matières dans le cadre de la démarche d'économie circulaire

Répond au point 10

4.4.1.1. La gestion de nos consommations de ressources

Le développement économique et démographique exerce des pressions croissantes sur les matières premières, les écosystèmes, les sols, l'air et l'eau. Le renouvellement des éléments constitutifs des infrastructures ferroviaires entraîne un prélèvement des ressources de la planète et génère d'importants volumes de déchets à traiter.

Aussi, pour contribuer à préserver ces ressources naturelles, l'entreprise s'attache à optimiser leur utilisation, à favoriser le réemploi, la réutilisation, la réparation de certaines pièces et à repenser les produits de demain. Le réemploi interne génère ainsi des économies de ressources importantes (ballast, rails, traverses béton, etc.) et des économies logistiques (transport, stockage, etc.).

Concernant sa consommation de bois de traverses et d'appareils de voie, SNCF Réseau s'est engagée en 2018 dans une stratégie d'achat de bois exotique qui préserve la forêt tropicale et ses populations. Cette démarche de « Diligence Raisonnée » marque l'équilibre entre la performance industrielle, environnementale et sociale en créant de la valeur :

- environnementale : protection de la biodiversité, lutte contre le braconnage et lutte contre le changement climatique par l'éco-certification FSC et l'homologation de nouvelles essences de bois ;
- sociale et sociétale : respect des populations locales et amélioration de leur qualité de vie ;
- économique : gain global de 300 k€/an grâce à l'arrêt de l'imprégnation chimique du bois et à la mise en place de nouveaux flux logistiques.

Concernant les consommations d'eau, une démarche progressive d'actions de réduction de la consommation d'eau est mise en place, avec le déploiement par étapes de la surveillance des consommations et un programme d'actions ciblées de recherche et de traitement des fuites.

INDICATEURS	2019	2018	2017
Quantité de ressources achetées, par nature :			
- Traverses en bois (unités)	324 113	389 107	370 600
- Traverses en béton (M)	1,45	1,45	1,53
- Rails (tonnes)	168 592	177 650	175 904
- Ballast (Mt)	1,2	1,87	2,30
- Cuivre caténaires (tonnes)	1 491	1 616	1 750
- Papier (tonnes)	nd	nd	1 430
Consommation d'eau des sites tertiaires et industriels (M m ³)	2,3	1,9	2,5

4.4.1.2. Notre engagement pour l'économie circulaire des produits déposés de la loi

SNCF Réseau est engagé dans une démarche d'économie circulaire forte et ambitieuse dont l'objectif est d'industrialiser les processus qui permettront de passer de la gestion des déchets à celle des ressources et d'en faire un véritable capital matière.

L'économie circulaire est aussi une opportunité de repenser les pratiques en innovant, de repenser les liens avec les parties prenantes et l'écosystème fournisseurs/prestataires, et de créer de la valeur dans les territoires.

Les objectifs principaux de cette démarche à l'horizon 2025 sont de trois ordres :

- sécuriser les approvisionnements en matières premières ;
- donner une seconde vie aux produits de dépose en associant nos fournisseurs industriels à leur réutilisation et

ainsi réduire l'impact environnemental des matières premières ;

- être un acteur de référence de l'économie circulaire et devenir des clients stratégiques des industriels.

Grâce à trois axes de développement lancés depuis 2016 :

- industrialiser les filières innovantes de recyclage, de réemploi et de réutilisation sur les segments stratégiques (ballast, traverses bois et béton, rails, métaux non ferreux, etc.) ;
- sécuriser la traçabilité des flux de matières approvisionnées pour les chantiers ferroviaires ;
- créer un business model responsable et innovant en donnant du sens et en accompagnant les collaborateurs de l'entreprise dans cette nouvelle démarche.

Les recettes de valorisation des produits de dépose à fin 2019 atteignent près de 40 M€. Ceci est le fruit de la mobilisation de tous les acteurs concernés, de la collecte en phase travaux aux services des achats. Une étape supplémentaire est franchie avec la mise en service à titre expérimental du Guichet Unique des Produits de Dépose (GUPD). L'objectif est de maintenir la performance de valorisation et de dynamiser le réemploi ferroviaire. L'enjeu est de valoriser le capital matières en industrialisant et sécurisant le réemploi interne.

Le déploiement commence sur deux segments nationaux (le ballast et les rails).

INDICATEURS	2019	2018	2017
10 Ventes de matériaux en fin de vie (M€)*	36,7	45,5	37,5
Quantité totale de déchets dangereux produits hors traverses bois et amiante (tonnes)	2 580	1 375	1 768
Part de rails réemployés (%)	3	2,7	0
Part de rails recyclés (%)	97	97,3	100
Part de ballast réemployé en suite rapide (%)	30 à 50	30 à 50	30 à 50
Volume d'amiante retiré des installations ferroviaires (signalisation) (tonnes)	95	203	263
Volume de traverses bois valorisées énergétiquement (tonnes)	65 000	65 187	67 753

4.4.2. Politique biodiversité : Respecter les écosystèmes naturels en tant que bien commun

4.4.2.1. La préservation des milieux naturels

Les infrastructures linéaires de transport telles que les routes, ou les voies ferrées et navigables représentent plus d'un million de kilomètres en France. Elles peuvent modifier la cohérence écologique des écosystèmes et avoir des impacts négatifs sur la biodiversité. Mais elles peuvent également contribuer à la préserver et la développer.

C'est pourquoi SNCF Réseau est particulièrement engagé sur la préservation de la biodiversité, au-delà de la stricte application de la réglementation.

SNCF Réseau applique la démarche ERC (éviter - réduire - compenser) dans la conception de ses projets depuis leur émergence jusqu'à leur réalisation et, au-delà, dans la gestion pérenne des sites de compensation, grâce à un processus itératif d'études et de concertation avec des experts du domaine. L'entreprise privilégie en premier lieu l'évitement des impacts sur les milieux naturels les plus sensibles.

En ce qui concerne la phase d'exploitation, les grosses opérations de maintenance sur ouvrages existants sont également l'occasion de redonner de la transparence aux installations. Ainsi, des ouvrages spécifiques (ouvrages grande faune, passages petite faune, batrachoducs pour les batraciens, etc.), des aménagements dédiés (mares, haies, pose de nichoirs à chiroptères et avifaune, murets de pierres

sèches, confortement de digues etc.), des actions d'envergure comme le déplacement de nids de cigogne installés sur les poteaux caténaux et la construction de passes à poisson sont autant d'exemples de réalisations pour rendre l'infrastructure plus perméable aux continuités écologiques et sédimentaires.

Les abords de voies ferrées peuvent également jouer un rôle de support aux corridors écologiques puisque beaucoup d'espèces animales y trouvent refuge, y transitent ou peuvent y trouver un environnement favorable à un moment de leur vie.

En Ile-de France par exemple, la densité des aménagements rend le sujet encore plus sensible et SNCF Réseau a un rôle de premier plan à jouer car les 3700 km de voies cristallisent les enjeux de fragmentation et sont un vrai levier pour l'amélioration de la transparence écologique des infrastructures.

SNCF Réseau IDF s'est donc emparée de ces questions en entreprenant d'évaluer la fonctionnalité des continuités écologiques en interaction avec son réseau, un préalable à la définition des actions prioritaires à réaliser sur les prochaines années.

Concernant la richesse végétale, de nombreuses espèces se développent sur les abords, d'où l'évolution progressive des pratiques d'entretien de la végétation vers une gestion adaptée des abords de voies pour favoriser cette biodiversité.

Dans la continuité des actions conduites depuis plusieurs années, le Groupe SNCF s'est engagé depuis 2018 dans le dispositif « Act4Nature », un engagement volontaire de 65 entreprises françaises en faveur de la biodiversité. Cette initiative, organisée par l'association Entreprises pour l'Environnement (EpE) et portée par une vingtaine de partenaires (ONG, institutionnels et scientifiques) a été l'occasion de signer des engagements communs et de présenter des engagements individuels, promesses d'actions nouvelles, chiffrées et planifiées. Et ce, dans la perspective de la COP 15 de la Convention sur la Diversité Biologique ainsi que du Congrès mondial de l'UICN qui auront lieu en 2020.

INDICATEURS	2019	2018	2017
Nombre de continuités écologiques des cours d'eau rétablis sur les 110 inscrits à la réglementation (nb) - cumulés	8	8	7

4.4.2.2. Développement de l'engagement partenarial et contribution à la connaissance

En 2019, SNCF Réseau a consolidé ses partenariats avec ses parties prenantes environnementales clés :

- membre fondateur du CILB (Club Infrastructures Linéaires et Biodiversité) qui regroupe plusieurs gestionnaires d'infrastructures linéaires (ferroviaires, autoroutières, énergétiques, fluviales), SNCF Réseau soutient des projets de recherche dans le domaine de la biodiversité. Un troisième appel à projets de recherche 2021-2024 portant sur les interactions entre les infrastructures linéaires et l'environnement sera lancé en 2020 en collaboration avec le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire et l'ADEME.
- le partenariat avec France Nature Environnement (FNE) ayant pour objet le partage des connaissances sur des thématiques reconnues d'intérêt commun a été renouvelé en 2019 pour trois ans. Ce partenariat vise à favoriser de manière générale le dialogue entre SNCF Réseau et FNE en établissant un socle commun de connaissances et d'approches nouvelles sur les thématiques identifiées ainsi que la mise en œuvre d'orientations issues du travail commun ;
- la convention nationale entre SNCF Réseau et la Ligue de Protection des Oiseaux (LPO) a été renouvelée en 2019. Cette convention permet d'acter un nouveau programme

pluriannuel d'actions communes structuré en trois grands axes de travail : « Partage de connaissances », « Appui thématique / méthodologique » et « Appui à la prise en compte de la biodiversité dans les activités ferroviaires ».

- la coopération avec la profession agricole (FNSEA et APCA) a été également renouvelée en 2019 : SNCF Réseau et la profession agricole s'engagent à poursuivre des travaux sur les outils fonciers afin de construire une démarche d'accompagnement des projets de compensation écologique en milieu agricole, développer des partenariats relatifs à la gestion de la faune, mettre en œuvre des actions sur l'économie circulaire et travailler sur l'émergence de nouveaux sujets.
- la convention avec la Fédération Nationale des Chasseurs a été signée en 2017 et des actions qui visent à améliorer la gestion de la faune sauvage à proximité des emprises ferroviaires sont d'ores-et-déjà engagées.

INDICATEURS	2019	2018	2017
Nombre de conventions de gestion avec des gestionnaires d'espaces naturel (nb) - cumulés	47	59	44
Surface concernées (ha) - cumulés	519	484	192

4.4.3. Réduire les émissions de gaz à effet de serre et améliorer l'efficacité énergétique

Le réseau ferré est le support d'une mobilité durable, peu dépendante des énergies fossiles et peu émettrice de CO₂e. Avec moins de 1 % des émissions de CO₂ pour 10 % des voyageurs et des marchandises transportés en France, le transport ferroviaire est un atout majeur dans la lutte contre le réchauffement climatique.

Conscient de l'urgence climatique, SNCF Réseau continue d'améliorer la performance environnementale de son activité et réaffirme en 2019 son ambition de réduction des consommations d'énergie (-20%) et des émissions de CO₂e (-25%) sur la période 2015-2025.

4.4.3.1. Politique Énergie : Contribuer à la transition énergétique

- Production d'énergie renouvelable :

En 2019, SNCF Réseau confirme son engagement de produire de l'énergie photovoltaïque sur son foncier non bâti. En collaboration avec la direction de l'immobilier, SNCF Réseau a identifié plus de 100 ha de foncier répartis sur 11 sites différents. Les sites ont été sélectionnés pour répondre à des contraintes de surface et de proximité à des postes de raccordement électrique. Soucieuse de ne pas mettre en concurrence la production d'énergie renouvelable avec la préservation de la biodiversité sur ses emprises, SNCF Réseau a fait réaliser par France Nature Environnement un audit de ces sites afin d'éviter l'installation d'une centrale photovoltaïque sur un foncier présentant des enjeux de biodiversité remarquable. Actuellement, l'entreprise travaille sur les modalités d'exploitation des fonciers identifiés et souhaite lancer un appel d'offre fin 2020.

Afin d'exploiter la totalité de son foncier disponible, SNCF Réseau étudie la possibilité d'installer des panneaux photovoltaïques aux abords de son linéaire de voie. Fin 2019, l'entreprise a débuté une étude avec le département photovoltaïque du CEA Tech dont l'objectif est de présenter des modèles technico-économiques pertinents de centrales linéaires au sol. Dans ses propositions, le CEA Tech doit présenter des options de stockage de l'énergie produite, de revente sur le réseau ou d'autoconsommation via les sous-stations électriques alimentant le réseau ferroviaire. Les résultats de cette étude seront rendus dans le courant du premier trimestre 2020.

Enfin, dans le cadre de la construction de ses deux nouveaux campus de formation situés à Lyon Saint-Priest et Bordeaux

Bègles Hourcade, SNCF Réseau a retenu des offres architecturales comprenant la production d'énergie photovoltaïque en toiture :

- Campus Bègles – Hourcade : 1650 m² de panneaux photovoltaïques en toiture de la halle industrielle.
- Campus Saint-Priest : 1130 m² de panneaux photovoltaïques répartis sur les trois bâtiments du campus.

- Sobriété énergétique :

SNCF Réseau a poursuivi en 2019 son effort de réduction de ses consommations énergétiques, notamment sur ses parcs de véhicules routiers et ferroviaires :

L'entreprise a défini son nouveau Schéma Directeur Engins (période 2020 – 2026), pour son parc de locomotives et de locotracteurs. Ce schéma vise à améliorer la performance environnementale du parc et à intégrer la politique de verdissement du Groupe SNCF :

- Optimisation de l'utilisation du parc avec radiation des motorisations les plus polluantes (-30% entre 2018 et 2026) ;
- Etude et lancement de la transition du diesel aux biocarburants ;
- Renouvellement du parc avec étude des énergies alternatives (hydrogène, hybride).

Dans le cadre de son activité, SNCF Réseau gère un parc automobile important. L'entreprise possède la 7^{ème} flotte française avec un total de 16 795 véhicules à fin 2019. La politique d'optimisation de ce parc est orientée sur la baisse des consommations de carburant et des émissions de CO₂e, notamment par le renouvellement des véhicules légers, par l'achat de véhicules électriques et par l'augmentation de la part du parc de véhicules en Location Longue Durée (LLD). Fin 2019, le parc SNCF Réseau compte 327 véhicules électriques soit 2% de son parc total.

En juillet 2019, le projet « Véhicules connectés » a été validé par le COMEX. Ce projet consiste à équiper le parc de véhicules avec des boîtiers télématiques. Le déploiement des véhicules connectés vise principalement à améliorer la sécurité routière mais permettra également d'optimiser l'utilisation des véhicules et à terme de réduire le nombre de véhicules utilisés par l'entreprise.

SNCF Réseau poursuit par ailleurs le déploiement de son programme d'écoconduite des voitures de services, des locomotives et locotracteurs ainsi que des engins travaux.

INDICATEURS	2019	2018	2017
Pertes électriques propres à l'utilisation du réseau ferré électrifié (GWh)	591	601	673
Part des trains circulant en traction électrique toutes EF confondues (%)	78	78	78
Consommation d'énergie des bâtiments des sites tertiaires et industriels (GWh) :			
- électricité	420	390	326
- gaz	154	142	141
Consommation en carburant du parc auto (ML)	18,5	18,3	18,5
Consommation en carburant pour les engins de travaux et locomotives (ML)	10,9	10,0	11,0

4.4.3.2. Politique Carbone

- Stratégie carbone

En 2019, SNCF Réseau a évalué le profil carbone de son activité. La majorité des émissions de l'entreprise est liée aux matériaux d'infrastructure qu'elle emploie. SNCF Réseau exerce une activité industrielle et utilise d'importantes

quantités de matériaux, gourmands en énergie (acier pour le rail, béton pour les traverses, cuivre pour les caténaires ...). Les émissions de CO₂ générées par la fabrication et par le transport de ces matériaux représentent plus de 65% des émissions totales de l'entreprise.

L'identification de ses principaux postes d'émissions CO₂e permet à SNCF Réseau de prioriser ses efforts de réduction pour avoir le maximum d'impact sur ses émissions.

En Novembre 2019, le COMEX a validé la stratégie carbone de l'entreprise. Cette stratégie positionne l'entreprise autour de deux enjeux principaux sur le carbone :

- Compenser les émissions de nos chantiers par le trafic, grâce au report modal : maintien des circulations, augmentation de la capacité du réseau ;
- Réduire les émissions de nos chantiers d'infrastructure.

Sur la partie réduction des émissions de ses chantiers, l'entreprise a identifié certaines actions prioritaires :

- Agir sur la conception bas-carbone des projets : En 2019, SNCF Réseau a créé Tuvalu, un outil d'évaluation carbone de ses chantiers ferroviaires, permettant notamment aux équipes projet de calculer le poids carbone de variantes de conception.
- Introduire des spécifications carbone dans les cahiers des charges et les appels d'offres des matériaux d'infrastructure (origine, composition, fabrication) et des prestations ;
- Poursuivre les actions d'économie circulaire sur les produits de l'infrastructure : traverses, ballast, rail, métaux ...

En mettant en œuvre l'ensemble de ces actions, SNCF Réseau souhaite améliorer la performance carbone de ses chantiers et réduire le temps de « retour carbone » de ses investissements de rénovation.

- Finance responsable

Pour financer ses travaux d'infrastructure, SNCF Réseau émet chaque année de la dette sur les marchés financiers. Afin de démontrer la contribution de ses investissements à la lutte contre le réchauffement climatique, l'entreprise a créé une méthode³ de calcul permettant de mesurer l'impact carbone des investissements d'infrastructure ferroviaire. Cette méthode permet de mesurer :

- l'empreinte carbone des chantiers de renouvellement et de développement du réseau ;
- les émissions de CO₂e évitées par le maintien en service de lignes existantes ou la création de lignes nouvelles, grâce au report modal des usagers et des marchandises vers le train.

En démontrant la « neutralité carbone » des investissements de rénovation dans un délai inférieur à 5 ans, la méthodologie justifie le caractère écologique des investissements ferroviaires et permet à l'entreprise d'émettre des Green Bonds depuis 2016.

En 2019, SNCF Réseau a confirmé sa volonté de financer son activité par l'émission de Green bonds et de devenir un acteur majeur sur ce marché. L'entreprise a émis trois souches obligataires et abondé deux souches existantes pour un montant de plus de 3.05 milliards d'€. Conformément à son programme d'émissions de green bonds, l'ensemble des

sommes empruntées finance des opérations de renouvellement et de développement du réseau ferré structurant et électrique.

INDICATEURS	2019	2018	2017
Emissions de GES totales du Groupe Public Ferroviaire SNCF (issues du BEGES, scope 1+2) (kt eq CO ₂)	913	913	1 056
Emissions de GES totales de SNCF Réseau (calcul au réel, scope 1+2) (kt eq CO ₂)*	136	138	139
Tonnes de CO ₂ évitées grâce au système ferroviaire (issues du BEGES) (kt eq CO ₂)**	10 880	10 880	9 872

* Une correction des facteurs d'émissions a eu lieu pour les années 2017 et 2018

** La publication du Bilan des Emissions de Gaz à Effet de Serre (BEGES) est réglementairement obligatoire tous les 3 ans (article 75 Loi Grenelle II). La donnée est donc actualisée tous les 3 ans

4.4.4. Minimiser l'empreinte des activités sur l'eau, l'air et les sols, et maîtriser les rejets

Répond au point

6

4.4.4.1. Une politique raisonnée de maîtrise de la végétation de nos emprises

Afin de réduire les risques d'accidents liés à la végétation aux abords des voies, chaque établissement de maintenance élabore un schéma directeur pluriannuel d'entretien de la végétation qui permet de prioriser les zones à traiter (par exemple les arbres à risque) avec l'aide d'un spécialiste végétation désigné ou d'une structure externe compétente (par exemple l'Office National des Forêts). Ainsi les interventions sont mieux appréhendées, la gestion plus adaptée et les travaux et coûts associés moins conséquents. Ces interventions ont également un gain sur le plan écologique avec un retour à des milieux ouverts, favorables à la biodiversité.

Pour la maintenance des voies et des pistes de sécurité, SNCF Réseau utilise des produits phytosanitaires de manière raisonnée afin de répondre aux impératifs de sécurité et de régularité des circulations, du personnel, des voyageurs et des secours. L'objectif d'absence de végétation sur ce périmètre est lié au besoin de garantir la visibilité pour les conducteurs de trains mais aussi pour la sécurité routière (aux passages à niveau notamment). Elle permet également de maintenir les qualités drainantes et d'élasticité de la plateforme.

Néanmoins, SNCF Réseau s'engage à être exemplaire dans ses choix d'usages. Pour cela, des méthodes et des aménagements visant à limiter l'usage des produits phytosanitaires sont testés, telles que la pose de nattes anti-végétation sous les pistes ou l'éco-pâturage sur les abords. Le Système d'Information Géographique pour la Maîtrise de la Végétation (SIGMA), qui recense les périmètres de protection de captages d'eau potable et Zones Non-Traitées (ZNT), constitue un outil d'aide à la décision et de traçabilité pour les chantiers d'entretien de SNCF Réseau. Ainsi les trains, quads et camions désherbeurs sont dotés de GPS d'origine agricole adaptés aux moyens ferroviaires. Quant aux applications de produits phytosanitaires, elles sont décidées et réalisées par des agents détenteurs du Certiphyto, qui garantit une très bonne maîtrise. Enfin, les solutions utilisées sont moins dosées que les préconisations des fabricants.

De nouvelles techniques et alternatives à l'utilisation du glyphosate sont actuellement testées ou à l'étude :

- à moyen terme, l'usage d'herbicides alternatifs s'appuyant sur les nouveaux produits de biocontrôle, des moyens de traitement optimisés dans le sens de la réduction des consommations (trains à détection) et un panel de solutions adaptées à certaines situations :

³ Méthode créée en 2016 avec le cabinet d'étude bas-carbone *Carbone 4*

ensemencement choisi sur voies de service et pistes, géotextiles, robots de fauche sur pistes LGV ;

- à long terme, des alternatives sans herbicide comme des technologies nouvelles de type ondes et impulsions électriques.

INDICATEURS	2019	2018	2017
Part des installations ferroviaires (RFN, Sites) couverte par des actions de réduction ou de suppression d'usage des produits phytosanitaires (%)	5,9	4,3	3,50

4.4.4.2. Les recherches d'alternatives à la créosote

Afin de répondre aux exigences de la réglementation biocide du Parlement Européen du 22 mai 2012, et dans un souci de protection de l'environnement et de la santé humaine, SNCF Réseau s'est engagée dans la recherche d'alternatives à la créosote en application des traverses bois, là où les contraintes techniques de la voie ne permettent pas l'utilisation de traverses béton.

Dans le cadre de ce projet, SNCF Réseau a créé et piloté le premier Réseau Européen des Utilisateurs de Créosote : un réseau d'une quarantaine d'industriels provenant d'une vingtaine de pays européens qui partagent les retours d'expérience sur les alternatives à la créosote du point de vue technique, toxicologique et environnemental. L'objectif de ce réseau est de créer un marché européen encourageant l'industrie chimique à investir davantage en R&D pour trouver de nouvelles alternatives encore plus performantes techniquement, moins nocives pour la santé humaine et l'environnement et économiquement viables.

4.4.4.3. La réduction de nos émissions polluantes

Afin de maîtriser les risques environnementaux liés à ses activités industrielles, SNCF Réseau assure un suivi continu de ses installations et sites sensibles : Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), rénovation du parc des sous-stations électriques, dépollution et mises en conformité de stations-service.

La politique de l'eau du GPF, déployée en 2016, vise à réduire la pression de l'activité sur la ressource en eau et sur les milieux aquatiques, elle fixe des objectifs de réduction des consommations et de réduction des rejets aqueux en provenance des activités industrielles.

Concernant les émissions de particules fines liées à la combustion des moteurs diesel des parcs automobile, de locomotives et d'engins travaux, un schéma directeur de renouvellement du parc auto en électrique ou alternatif devrait réduire de façon conséquente les pollutions aériennes dommageables pour la santé.

INDICATEURS	2019	2018	2017
Montants des provisions environnementales globales (M€)	161	163	167
Nombre d'événements environnementaux majeurs (nb)	84	20	14
6 Pourcentage des sites industriels (EIV, C2MI) ayant mis en place un suivi régulier des rejets (%)	88	88	88

4.4.4.4. Mise en œuvre des démarches environnementales

SNCF Réseau est engagée dans une démarche environnementale certifiée ISO 14001 pour ses sites industriels et a mis en place une démarche de Système de Management Environnemental (SME) adapté, reprenant les principales exigences de la norme, dans tous les établissements opérationnels.

En 2018, un label interne a été mis en place : le PACTE (Plan d'Amélioration Continue et de Traçabilité pour l'Environnement) qui est déployé progressivement dans les établissements de production.

L'objectif est d'engager tous les établissements SNCF Réseau dans la démarche PACTE d'ici à fin 2020.

INDICATEURS	2019	2018	2017
6 Nombre d'établissements du programme PACTE, labélisés Bronze (nb)	13	1	-

4.4.5. Intégrer la performance environnementale dans les pratiques métiers

4.4.5.1. Sensibilisation et formation des collaborateurs aux enjeux environnementaux

Les collaborateurs de SNCF Réseau sont régulièrement sensibilisés aux enjeux du développement durable au travers d'articles réguliers et ciblés dans le journal de l'entreprise, sur le site intranet et sur les réseaux sociaux mais aussi grâce à l'édition des « fiches réflexes » sur les sujets à forts impacts, et du rapport d'activité responsable publié pour la 1ère fois en 2017.

Les formations aux enjeux environnementaux traitent des domaines ciblés comme les bases de l'environnement industriel, le droit de l'environnement, les ICPE, les déchets, les SME, les audits environnementaux (selon la norme ISO 14001), les outils informatiques internes dédiés à l'environnement, mais aussi la protection de la nature, la loi sur l'eau, les procédures administratives, la concertation et une formation spécifique sur le bruit ferroviaire.

INDICATEURS	2019	2018	2017
Nombre d'agents SNCF Réseau formés aux sujets environnement (nb)	263	151	124
Nombre d'heures de formation aux enjeux environnementaux dispensées à l'attention des agents SNCF Réseau (h)	1 913	1 464	1 233

4.4.5.2. Démarche d'écoconception

SNCF Réseau est engagé dans une démarche structurante d'écoconception des produits, des systèmes et des projets, dont l'objectif principal est d'améliorer la performance environnementale sur le cycle de vie des projets ferroviaires en y réduisant l'empreinte écologique (consommation de matières premières et d'énergies, réduction des déchets...).

Fin 2019, environ 75 projets dans toute la France sont engagés dans une démarche d'écoconception à différentes phases. Tous les types de projets sont concernés : accessibilité aux gares, projets « Haute Performance », etc. L'objectif est de suivre les performances de ces projets et d'en accroître le nombre tous les ans (50 en 2018). En Ile-de-France, un outil d'aide à l'écoconception a été développé pour accompagner les équipes et ancrer la performance environnementale dans le déroulement des études. Certains documents de validation des différentes phases des projets et guides méthodologiques intègrent, d'ores et déjà, un paragraphe écoconception.

De plus, en 2019, une dizaine de renouvellements de marchés pour des produits ferroviaires (dont les traverses en béton) ont été réalisés en intégrant des clauses de performances environnementales. L'objectif : des produits plus performants pour de meilleurs projets.

Le 28 novembre 2019, s'est tenue une journée écoconception organisée par la direction de zone ingénierie sud est, regroupant tous les métiers, avec plus de 100 participants et 15 ateliers de travail.

Un espace de partage autour de l'écoconception est en place depuis 18 mois et recense aujourd'hui de nombreuses bonnes

pratiques, des benchmarks, des résultats d'analyses de cycle de vie. Cet espace : SharePoint Ecoconception est également un lieu d'échange pour la communauté.

4.4.5.3. L'innovation de SNCF Réseau, en appui de la modernisation responsable

Les projets d'innovation sont regroupés en grandes finalités tels que la réduction de l'empreinte environnementale et la réduction de la consommation énergétique.

De grands projets prioritaires d'innovation sont organisés pour moderniser la gestion du réseau et améliorer la sécurité, la robustesse et la performance de son exploitation.

L'animation d'un réseau national d'acteurs de l'innovation participe à la diffusion de l'innovation dans les Régions et son implication dans les problématiques locales.

L'innovation à SNCF Réseau favorise aussi les collaborations avec des PME et associations innovantes contribuant ainsi au développement des territoires. La sous-traitance vers des entreprises de l'économie sociale et solidaire – aide à l'insertion, par exemple – est également mise en avant. Les partenariats avec les associations, faisant la promotion d'entrepreneurs « verts et sociaux », permettent également d'inspirer les collaborateurs et ainsi de leur donner davantage de moyens pour être acteur de la transformation de l'entreprise.

Le réseau SYNAPSES du GPF réunit près de 300 experts scientifiques et techniques, dont plus de la moitié au sein de SNCF Réseau, afin de mutualiser les connaissances et les compétences et permettre la transversalité des disciplines hors d'un cadre hiérarchique. Le cluster Développement Durable est une communauté transverse d'acteurs qui coordonne et anime l'innovation, l'excellence scientifique et technique dans ce domaine, au service des ambitions de l'entreprise.

En 2018, l'accélérateur de projets de la direction de l'innovation (Programme AIR – Apprendre à Innover en Réseau) est venu compléter le dispositif d'accompagnement de projets innovants.

Ainsi avec le programme AIR et en partenariat avec des start-up ou des entreprises sociales et solidaires comme SIMPLON, SNCF Réseau explore des problématiques d'internet des objets, de data science, d'intelligence artificielle, de robotique de maintenance, de dématérialisation de processus. Par exemple :

- un outil d'amélioration de la gestion des relations avec nos clients notamment les institutionnels, les riverains et les associations
- des capteurs et une interface qui permettent de réduire notre impact environnemental en termes d'utilisation et de déchets de batteries sur les chantiers
- une application pour l'amélioration des opérations de lavage des rails par nos trains laveurs pour une meilleure disponibilité du réseau ferré
- des flottes de robot de tonte pour remplacer l'utilisation du glyphosate

Par ailleurs la Direction Digital et Innovation s'engage progressivement vers un Numérique Responsable en agissant sur deux leviers :

- La sensibilisation des équipes à une meilleure prise en compte de l'empreinte environnementale des solutions digitales. Une conférence sur le thème, animée par Frédéric Bordage, a réuni le 5 juin 2019 une centaine de collaborateurs de SNCF

- L'intégration d'un volet économie circulaire et recyclage dans nos futurs appels d'offres de renouvellement de nos terminaux mobiles (smartphones et tablettes) qui va porter sur le déploiement d'environ 35000 équipements entre 2021 et 2024.

INDICATEURS	2019	2018	2017
Nombre de projets d'études en recherche et recherche appliquée (nb)	x	183	129
Nombre de projets d'études en recherche et recherche appliquée liés à des questions RSE (nb)	x	33	29
Montant des investissements en recherche et recherche appliquée (k€)	x	13 682	13 772
Montant des investissements en recherche et recherche appliquée liés à des questions RSE (k€)	x	4 226	2 754

4.4.5.4. L'Autorité environnementale témoin de nos pratiques métiers dans les projets

L'Autorité Environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (AE-CGEDD), instance indépendante créée en 2009, a comme rôle de :

- prendre la décision de soumettre ou non un projet d'investissement à la réalisation d'une évaluation environnementale, en application de la procédure d'examen au cas par cas ;
- émettre un avis sur la qualité de l'évaluation environnementale et de l'information apportée au public retranscrite dans les études d'impacts des projets ferroviaires, avis publié et joint au dossier d'enquête publique.

Aux termes de trois exercices pleins de mise en œuvre de la nouvelle réglementation sur l'évaluation environnementale, depuis le 1er janvier 2017, on constate :

- L'effectivité de certains attendus de cette réforme, et particulièrement une pertinence accrue entre la nature des travaux et la prescription d'une étude d'impact : pour SNCF Réseau c'est moins d'étude d'impact à produire en raison de la consistance de nos travaux les plus fréquents et des efforts de prise en compte de l'environnement qu'on peut inclure à la mise au point des projets ;
- Et d'autres effets qui tardent à venir comme l'application de l'article R.122-2 II relatif aux modifications de l'infrastructure existante susceptibles d'incidences négatives notables sur l'environnement : l'application de cet article est censée faire entrer plus de projets dans la logique de l'examen au cas par cas qu'on ne constate toujours pas en 2019. Des efforts de compréhension et d'application de ce nouvel aspect de la réglementation doivent être poursuivis.

INDICATEURS	2019	2018	2017
Nombre d'avis sur études d'impacts émis par l'Autorité environnementale (AE) (nb)	4	3	8
Nombre de cas par cas déposé auprès de l'AE (nb)	14	10	14
Nombre de cas par cas ayant conduit à une décision de l'AE de ne pas faire une étude d'impact (nb)	8	3	8

4.5. ENJEU SOCIAL : AMELIORER NOTRE PERFORMANCE SOCIALE

4.5.1. Mettre le management de proximité au cœur de la production

La sécurité ferroviaire, la performance industrielle et la responsabilité sont au cœur des métiers de production de SNCF Réseau. C'est pourquoi, dans ce contexte de rigueur, une meilleure gestion de la charge de travail des encadrants opérationnels Directeur d'Établissement (DET), Dirigeant d'Unité de production (DU), Dirigeant de Proximité (DPX) est prioritaire pour SNCF Réseau. La transformation managériale, qui vise à préparer, accompagner et responsabiliser l'encadrement de proximité, est indispensable pour réussir la performance industrielle attendue.

En cohérence avec le déploiement des programmes PRISME et H:00 (sécurité et robustesse du réseau), l'ensemble des entités de SNCF Réseau a travaillé pour contribuer à l'objectif : « au moins 50 % de temps de travail des encadrants opérationnels est sanctuarisé pour assurer la mission d'encadrement ».

Le développement des compétences des managers et des cadres est au cœur des préoccupations de la DRH Réseau et s'appuie sur différents dispositifs qu'ils soient orientés formation et/ou accompagnement.

Le Diagnostic Compétences Cadres Réseau (DCCR) : un assessment sur une journée qui évalue l'ensemble des compétences et postures attendues pour un cadre de SNCF Réseau. L'agence de recrutement Réseau réalise ces assessments avec un avis transmis aux comités carrière. En 2019 ce sont 451 collaborateurs qui ont fait l'objet d'un plan de développement individuel piloté par leur manager, leur conseiller carrière et leur RRH.

Le Diagnostic Compétences Dirigeant d'Unité (DCDU) : avant leur prise de poste, les candidats sont invités à une journée d'assessment au cours de laquelle sont analysées diverses compétences managériales : développement des collaborateurs, pilotage, analyse et décision, accompagnement du changement... En 2019 l'agence de recrutement a réalisé 85 journées d'assessment pour autant de plans de développement individuels avec également la volonté pour l'année 2020 d'étendre ces journées aux managers fonctionnels.

Le diagnostic environnement DPX : d'abord orienté vers les futurs dirigeants de proximité (DPX) des métiers maintenance et travaux en charge de secteurs à très forte concentration, le diagnostic environnement DPX s'étend peu à peu à tous les profils de postes et à toute la population de managers de proximité y compris les DPX Circulation. En 2019, 54 DPX ont bénéficié de ce diagnostic pour sécuriser leur prise de poste. Cet outil en version papier à date fait l'objet d'une digitalisation (E-Diag) qui sera déployée en 2020.

Accompagnement à la Première prise de Poste de Manager (A2PM) : réalisé par un cabinet externe, spécialiste de l'assessment et de l'accompagnement individuel, ce dispositif offre une réponse individuelle aux problématiques des dirigeants de proximité en début de poste. Constitué d'une journée de groupe, de trois entretiens individuels et d'une journée de co-développement, le programme a accueilli 113 DPX en 2019 et à l'instar du diagnostic environnement DPX il accueille aujourd'hui les DPX Circulation.

Dimensions Manager : c'est un dispositif de formation et d'accompagnement commun au Groupe SNCF qui permet de développer les compétences fondamentales des managers : manager un collectif, soigner la relation, fixer des objectifs, questionner et donner du feedback. Le programme alterne séances en groupe, en individuel et accompagnement en e-learning et permet un échange transverse des bonnes pratiques entre managers de SNCF tous métiers confondus.

Mentorat

Le programme expérimental «Mentorat » a été mis en place dès janvier 2017 pour des managers de la Direction Générale des Opérations et de la Production (DGOP) d'Ile-de-France dans le cadre des dispositifs de professionnalisation des managers opérationnels.

La réussite de cette expérience a poussé à la poursuite de la démarche en Ile-de-France et à l'étendre en 2018 au périmètre Atlantique dans le cadre du déploiement de Nouvel'R afin d'accompagner les DPX vers un management décentralisé et responsabilisé, et d'offrir à des managers expérimentés une opportunité de recul sur leurs pratiques dans l'exercice du rôle de « mentor ». Ce dispositif a concerné 33 binômes en 2019 qui ont pu prendre du recul et apprendre ensemble. 100% des personnes encourageant à reconduire cette offre.

La démarche de mentorat permet de développer au sein de la ligne managériale - du dirigeant au DPX - une posture de soutien et de responsabilisation, mais aussi la coopération a-hiérarchique et transverse afin de créer de la transversalité entre les métiers, les territoires et les générations.

In fine, le mentorat permet d'aider les managers à modéliser les trois valeurs de SNCF Réseau en incarnant une posture ouverte, responsable et dans la coopération.

Co-développement

Une offre de co-développement a été proposée à l'ensemble des entités, au profit des managers opérationnels, de managers fonctionnels RH et de chefs de projet. 5 groupes de 8 personnes ont ainsi pu se retrouver sur un cycle de 5 à 6 séances pour partager des problématiques concrètes, prendre du recul et se développer ensemble en travaillant sur les situations apportées par les participants.

Interventions à la carte

Un réseau d'une dizaine de consultants internes répartis sur le territoire national a assuré plus de 160 accompagnements managériaux à la carte, auprès de comités de direction locaux et de toute la ligne managériale, partant d'une analyse des demandes pour créer des réponses spécifiques : exploitation des résultats du baromètre Allure, coaching individuel ou d'équipe, ateliers thématiques, groupes de travail, séminaires, médiations, diagnostics RPS, etc. Ces réalisations ont permis d'être au côté des managers pour soutenir les transformations et la performance du quotidien, en incarnant et en diffusant les 3 valeurs de Réseau (Ouverture, Responsabilisation et Coopération) dans chacune des interventions.

Formation au management transverse

Avec Nouvel'R, SNCF Réseau souhaite renforcer la logique système pour articuler les différents métiers au service des attentes clients. Cette évolution a notamment conduit à créer de nouveaux rôles transverses (pilotes d'axe, pilotes de processus notamment) et à renforcer les fonctions de conduite de projet ou d'animation de réseaux. Pour soutenir cette orientation, permettre à ces professionnels de gagner en impact alors que la culture reste fortement hiérarchique et verticale, la DRH a créé une offre de formation au management transverse sur 2 jours, testée et validée en juillet 2019 puis portée au catalogue de l'université Groupe pour la rendre accessible à tous.

Politique managériale et nouvelle offre de formation et d'accompagnement des managers

Au-delà des réalisations concrètes menées à Réseau pour accompagner les managers, l'année 2019 a aussi été mise à profit pour travailler avec l'Université Groupe SNCF à une nouvelle politique managériale orientée performance humaine et sociale au service des clients, et à revisiter l'offre de formations et d'accompagnement dans un esprit de cohésion

entre les niveaux hiérarchiques. Ainsi, les formations à la carte sont progressivement proposées à tous les managers. La DRH Réseau a été partie prenante de cette évolution, créant de l'ouverture pour nos managers.

Répond au point

5

Effectifs

Au cours de l'exercice 2019, SNCF Réseau a recruté 1971 nouveaux collaborateurs.

Cet effort de recrutement massif vise à faire face aux enjeux de rénovation, de modernisation et de développement du réseau ferroviaire, en lien avec les grands projets, notamment franciliens. Il répond également à un enjeu de renouvellement générationnel au regard du volume important de départs en retraite. A fin 2019, l'effectif de SNCF Réseau est de 53 832

4.5.2. Développer l'employabilité

INDICATEURS		2019	2018	2017
Nombre total de salariés hors alternants et contrats aidés (effectif réel) (nb)		53 832	54 097	54 299
	Cadres Supérieurs	792	764	732
Répartition des agents par collèges (nb)	Cadres	14 402	14 089	13 704
	Maîtrise	20 648	20 636	20 584
	Exécution	17 990	18 608	19 279
Répartition géographique des agents (nb)	Île-de-France	17 112	16 923	16 791
	Province	36 720	37 174	37 508
	CDI	53 637	53 902	54 046
Répartition des agents par type de contrat (nb)	CDD	195	195	253
	Alternants	1 886	1 978	2 074
	Contrats Aidés	19	18	24
	Effectif total par tranche d'âges (de 5 en 5) (nb)	53 832	54 097	54 299
- moins de 26	2 993	3 438	3 898	
- de 26 à 30	7 309	7 562	7 689	
- de 31 à 35	8 163	7 885	7 579	
- de 36 à 40	7 884	7 842	7 731	
- de 41 à 45	7 760	8 033	8 241	
- de 46 à 50	8 008	7 535	7 133	
- de 51 à 55	6 471	6 672	7 090	
- de 55 et plus	5 244	5 130	4 938	
5	Nombre total de recrutements (nb de CDI)	1 971	2 079	2 832
	- dont Cadres permanents (nb)	1 214	1 435	1 972
	- dont Contractuels (nb)	757	644	860
	Nombre d'alternants recrutés en CDI (nb)	297	523	633
	Nombre total de licenciements (nb de CDI)	170	174	151
Nombre de salariés selon les régimes de travail (A pour régime de bureau et B+C pour régimes en horaires décalés dont WE et nuit) (nb)	A	8 220	8 170	8 047
	B+C	45 612	45 927	46 252
	Charges de personnel brutes (M€)	3 466	3 414	3 440
5	CMA: Coût Moyen Agent (€)	63 573	63 113	62 886
	Montant brut total des 10 plus hautes rémunérations (M€)	x	2,5	2,4
	Taux d'absentéisme pour maladie (%)	4,55	4,25	3,76
	Nombre de jours d'absence par agent (nb)	10,37	9,69	9,45

La politique de formation

L'évolution et le développement des compétences des hommes et des femmes qui font la richesse de SNCF Réseau reste au cœur du projet d'entreprise et constitue un défi majeur.

Intégrant les évolutions réglementaires apportées par la loi du 5 septembre 2018, la direction formation poursuit sa modernisation pour permettre à chacun de ses collaborateurs de devenir acteur de sa formation. Ainsi, 2019 a vu la mise en place d'une plateforme accessible à tous qui abrite de nouveaux contenus pédagogiques : Mon Académie Réseau. Outil d'apprentissage mais aussi outil de positionnement pour les collaborateurs dans l'acquisition de leurs savoirs, Mon Académie Réseau sera enrichie tout au long des années futures pour en faire un atout indispensable au service de la formation de chacun.

Dans le même temps, un investissement majeur en ingénierie pédagogique a permis, en lien avec les commanditaires et clients internes, de travailler à la modernisation et à l'optimisation des contenus et méthodes de formation : refonte des cursus, création des nouveaux supports de formation ont apporté en outre une dimension ludique favorisant en particulier un ancrage mémoriel efficace. Ces premiers cursus ont été déployés avec un accompagnement personnalisé pour associer tous les acteurs impliqués dans cette chaîne d'apprentissage.

Imaginer de nouvelles situations d'apprentissage dans des lieux adaptés, accueillants, et qui reflètent l'importance que SNCF Réseau accorde au développement des compétences de ses collaborateurs a également fait l'objet d'un premier travail pour concevoir les Campus SNCF Réseau de demain.

2,240 millions représente le nombre d'heures de formation que 43000 collaborateurs de Réseau auront pu suivre en 2019 : un investissement qui reste remarquablement élevé dans un contexte où l'acquisition et le transfert de compétences sont indispensables pour la valorisation de SNCF Réseau.

INDICATEURS		2019	2018	2017
5	Nombre d'heures de formation réalisées dans l'année (milliers d'h)	2 240	2 401	2 641
	Part de la masse salariale dédiée à la formation (%)	6,7	7,33	7,65

Relations sociales

L'année 2019 a été une année de transition pour le dialogue social. 6 CSE (Comité Social et Economique), instances uniques de représentation du personnel, ont été déployés sur le périmètre de Réseau. Après plusieurs mois de négociation, le dispositif de dialogue social a été complété par 31 CSSCT et 353 Représentants de Proximité. Le fonctionnement du dispositif global n'a été effectif qu'à compter du mois de septembre 2019. L'année 2020 s'est terminée sur une grève longue et fortement suivie sur le sujet de la réforme des retraites. En parallèle, les négociations pour la création d'un CSE central Réseau, rendu obligatoire lors du basculement en SA de réseau, se sont engagées et ont abouti à un accord signé dans les délais.

Le début de l'année 2020 devrait être marqué par une reprise du dialogue social à différents niveaux (nationaux ou locaux) après plusieurs semaines de conflits. SNCF Réseau est engagée dans une démarche de retour d'expérience sur le dialogue social et mènera les actions qui auront été identifiées pour renouer avec un dialogue social constructif et dynamique.

INDICATEURS		2019	2018	2017
	Nombre d'accords GPF signés dans l'année (nb)	5	5	4
	Nombre de préavis déposés (nb)	262	647	241

Intéressement et rémunération

L'accord d'intéressement négocié par la direction de SNCF Réseau en 2018 avec les Organisations Syndicales porte sur les exercices 2018 à 2020. Il concerne l'ensemble du personnel.

L'accord traduit la volonté de reconnaître la contribution de chacun à la réussite des objectifs de SNCF Réseau. Il reste fondé sur la réussite de trois critères :

- les résultats économiques assis sur le niveau de la marge opérationnelle ;
- la performance industrielle sur un critère de disponibilité et de qualité du réseau, construit sur la base d'un indicateur reprenant les événements relatifs aux incidents et défaillances d'installations ;
- la performance sociale à travers la qualité de vie au travail mesurée par l'évolution du niveau de réponses au dispositif d'écoute interne des salariés – le baromètre Allure.

La table ronde annuelle sur l'évolution de la rémunération n'a pas permis d'aboutir à un accord entre la direction et les organisations syndicales. Néanmoins, à l'issue des échanges qui ont eu lieu, la direction a décidé la mise en œuvre d'une mesure d'augmentation de la prime de travail en faveur des bas salaires permettant une évolution de +0,7 % à +1 % de leur rémunération au-delà des mesures individuelles d'augmentation.

4.5.3. Valoriser l'accès des femmes à tous les emplois et lutter contre les discriminations

Promouvoir l'égalité professionnelle et la mixité

Comme dans la plupart des entreprises industrielles françaises, les femmes restent aujourd'hui peu nombreuses au sein de SNCF Réseau. Fin 2019, elles représentent 13,1% de l'effectif total, soit une légère augmentation par rapport à 2018 (12,9%).

Développer la féminisation de ses équipes, dans tous les métiers et à tous les niveaux, relève à la fois d'une évidence - l'entreprise se doit de refléter la société - et de la recherche d'une plus grande efficacité. Pour SNCF Réseau, la mixité permet en particulier de :

- favoriser l'innovation grâce à des équipes de travail mixtes, plus ouvertes à la nouveauté et à la diversité des points de vue ;
- améliorer la performance grâce à l'engagement particulièrement fort dont font preuve les femmes qui s'engagent dans des métiers traditionnellement masculins ;
- élargir le vivier de talents en mettant à profit des compétences féminines parfois sous-utilisées ;
- contribuer au bien-être de tous, grâce aux « plus » apportés aux conditions de travail (télétravail, crèche, etc.) afin de permettre aux femmes d'accéder à des postes opérationnels, et dont les hommes profitent également.

L'année 2019 fut marquante pour SNCF Réseau en matière d'engagement pour l'égalité professionnelle.

Les recommandations formulées à la suite du benchmark sur la mixité réalisé en 2018, ont été traduites en plan d'actions et ont permis de faire émerger 3 engagements collectifs :

- Sexisme : vigilance et action ! Parce que l'environnement de travail doit être une source de bien être plus que d'exclusion : soyons vigilants et sanctionnons tout comportement ou propos sexiste ;

- Accueillons davantage de compétences ! Ouvrir nos recrutements aux femmes et aux hommes qui, au-delà des prérequis techniques, peuvent enrichir nos visions grâce à une mixité toujours mieux représentée ;
- Plus d'innovations au profit de la mixité ! Repenser les organisations de travail pour faciliter les conditions d'accès à l'ensemble de nos métiers.

SNCF Réseau est fortement impliqué dans de nombreuses actions ayant pour objectif de promouvoir la diversité. A cet égard, il est possible de citer :

- le développement d'un dispositif de « Préparation Opérationnelle à l'Emploi » (POE). Reconduit chaque année depuis 2012, en partenariat avec Pôle Emploi, ce dispositif permet à des demandeurs d'emploi qui ne

répondent pas aux pré-requis habituels, d'accéder au métier de technicien signalisation après une formation de remise à niveau réalisée au GRETA (Groupement d'établissements publics d'enseignement pour adultes) ;

- la participation à des rencontres « Egalité et Compétences ». Organisées en lien avec les collectivités territoriales et les acteurs locaux de l'emploi, ces rencontres ont pour but d'identifier directement des candidatures sur des bassins d'emploi situés dans les quartiers sensibles ;
- le recours à des méthodes de recrutement par simulation. Ces méthodes permettent d'élargir les recherches de candidats en privilégiant le repérage des capacités nécessaires au poste de travail proposé. Elles sortent des critères habituels de recrutement que sont l'expérience et le diplôme.

INDICATEURS		2019	2018	2017
Part des femmes dans l'effectif global et par collège (%)	Global	13,1	12,9	12,6
	Cadres Supérieurs	17,3	16,0	14,5
	Cadres	20,4	20,2	19,9
	Maîtrise	12,8	12,8	12,6
	Exécution	7,5	7,3	7,3
Part des hommes dans l'effectif global et par collège (%)	Global	86,9	87,1	87,4
	Cadres Supérieurs	82,7	84,0	85,5
	Cadres	79,6	79,8	80,1
	Maîtrise	87,2	87,2	87,4
	Exécution	92,5	92,7	92,7
Pourcentage de recrutement féminin (%)		15,4	16,3	16,2
Pourcentage de recrutement masculin (%)		84,6	83,7	83,8
Part des femmes cadres recrutées chez Réseau (%)		28	30,7	32,7
Part des femmes au sein des organes de gouvernance (%)		100	36	35
Part de femmes sur poste de management opérationnel (DET, DT) (%)		9,9	10,9	10,8

Handicap et emploi

La réussite de l'intégration est non seulement essentielle pour les salariés en situation de handicap mais également pour le collectif de travail ainsi que pour les managers.

Les actions 2019 ont porté sur les thèmes suivants :

Recrutement :

- Poursuite du dispositif Hantrain sur les métiers d'aiguilleur du rail. Il permet à des personnes en situation de handicap de se former et d'accéder à un emploi ;
- Diagnostic sur le recrutement des travailleurs en situation de handicap. Les préconisations ont conduit à mettre en place une taskforce « recrutement » constitué de deux interlocuteurs dédiés à temps plein, un en agence recrutement et un dans la cellule handicap et à revisiter le processus de recrutement. Les opérations de sourcing et de recherche de candidatures ont permis d'atteindre un niveau de candidatures en fin d'année qui donnent de bonnes perspectives de recrutement pour 2020 ;
- Accompagnement et sensibilisation des acteurs du recrutement, en particulier les experts métiers qui accompagnent les CRE sur les sujets de non-discrimination.

Maintien en emploi :

- Travail sur les thèmes spécifiques innovants et porteurs permettant une adaptation optimale des aménagements (accessibilité formations, nouvelles technologies, etc.). L'objectif est de sensibiliser, éveiller aux différentes situations de handicap, à leurs problématiques et aux systèmes de compensation et également de promouvoir et sensibiliser sur les apports pour le collectif de travail ;
- Amélioration de l'inclusion des travailleurs en situation de handicap en anticipant mieux l'arrivée ou le retour à l'emploi du salarié en situation de handicap : courrier de mise à disposition à tous les salariés nouvellement reconnus en situation de handicap (nouvel embauché ou salarié déjà en poste).

Sensibilisation / Communication :

- Poursuite du travail engagé sur les sujets juridiques, notamment en réalisant de nouvelles fiches pratiques : impact du RGPD (Règlement Général sur la Protection des Données) sur le traitement des données handicap, évolutions légales, etc.
- Présentation de l'accord et du guide manager en proximité accompagnée de la cartographie des salariés TH (Travailleur Handicapé) par métier qui met en exergue que 78% travaillent en production et 62% sur des compétences cœur de métier ;
- Mise en place des règles de RGPD permettant d'assurer le traitement et la confidentialité des données TH : courriers d'information aux salariés TH et transmission des listes des personnels en situation de Handicap aux DET (Directeurs d'Établissements) concernés

Contrat de génération et transmission des compétences

Dans un contexte de très fort renouvellement des ressources humaines, le transfert et le développement des compétences des collaborateurs restent un enjeu majeur pour SNCF Réseau. Ainsi, pour accompagner l'intégration des nouveaux embauchés dans les établissements, de nombreux dispositifs ont été mis en place et se sont renforcés cette année : alternance pilotée, mentorat, co-développement, etc.

4.5.4. Garantir le bien-être au travail de chacun

Qualité de vie au travail (QVT)

Dans son programme « Mieux vivre au travail » pour l'amélioration de la qualité de vie au travail et la gestion du stress, SNCF propose un plan en plusieurs volets avec comme objectifs la détection des situations à risques par le suivi d'indicateurs comme le taux d'absentéisme, la fréquence et la gravité des accidents du travail, le nombre de Demandes de Concertation Immédiate (DCI) en lien avec les conditions de travail, ou portant sur des cas individuels.

L'analyse des résultats du Baromètre Allure, entité par entité, est également une source d'informations pour mieux cibler les actions à mettre en œuvre.

Depuis 2018, dans le cadre de Nouvel'R, SNCF Réseau a créé au sein de la DGRH une structure dédiée à l'accompagnement du changement, la qualité de vie au travail et le développement de l'engagement.

L'objectif est de développer motivation et engagement au travail, en prenant appui sur la culture de SNCF Réseau et en mettant l'accent sur la prévention primaire et le management du travail, le traitement des « irritants » au quotidien à travers le dialogue sur le travail au sein des collectifs. Il s'agit de pouvoir réinterroger l'organisation du travail, les modes de fonctionnement, les rôles, pour plus d'efficacité collective en cohérence avec les valeurs de Réseau : Responsabilisation, Coopération, Ouverture. A travers la démarche de performance sociale sur les enjeux de QVT & de prévention des risques psycho-sociaux, l'enjeu est de développer les acteurs RH et la ligne managériale dans l'accompagnement des changements avec un appui méthodologique à la prise en compte des enjeux humains dans les projets d'évolution (cf le guide « Anticiper les enjeux humains » élaboré par la DRH de SNCF).

En partenariat avec l'ANACT (Agence nationale pour l'amélioration des conditions de travail), une étude, permettant un état des lieux des pratiques QVT, a été réalisée courant du premier semestre 2019 : elle a permis de fournir des recommandations en matière de priorités d'actions à mener sur le périmètre SNCF Réseau en lien avec les résultats du baromètre Allure.

Suite à ces recommandations, une instance de gouvernance Copil « Performance sociale » associant RH-QVT (Qualité de Vie au Travail), RH-RS (Relations Sociales), DSSR (Direction Sécurité, Sûreté et Risques) pôle SST (Santé et Sécurité au Travail), les Médecins Référents de RESEAU, a été mise en place, avec la tenue de 3 séances de travail sur 2019.

Le même type d'instance est actuellement en cours de déploiement sur la ZP (Zone de Production) Atlantique, avec l'ambition que toutes les ZP / directions puissent à terme mettre en place ce type de gouvernance pluridisciplinaire, permettant de croiser les regards et les différents types d'indicateurs RH & SST, afin d'optimiser l'identification des priorités d'actions et d'investigation en matière de QVT/Performance sociale.

INDICATEURS	2019	2018	2017
Nombre de travailleurs handicapés (nb)	x	2 048	2 046
Taux d'emploi des travailleurs handicapés (%)	x	3,79	3,64

De la même façon, des expérimentations de mise en place d'espaces de discussion sur le travail réel ont démarré sur 2019 (ZP Atlantique), dans un objectif de déploiement plus large en 2020.

BAROMÈTRE ALLURE

Dans un contexte de transformation majeure de SNCF Réseau, l'écoute annuelle des collaborateurs à travers le baromètre Allure est essentielle. Jusqu'en 2017, la moitié des salariés était interrogée tous les ans alternativement. Depuis 2018, la démarche Allure a évolué vers un format 100 % digital ciblant l'intégralité des collaborateurs afin de mieux évaluer leur ressenti sur les sujets de qualité de vie au travail, de fonctionnement collectif, ainsi que la qualité de la relation managériale, et plus globalement la confiance en l'avenir et les perspectives.

Outil d'écoute privilégié sur la relation au travail et baromètre de satisfaction collaborateurs, Allure permet d'estimer l'engagement des salariés, facteur clé de succès pour la réussite du projet de transformation Nouvel'R.

Allure est également un outil de dialogue social et de pilotage qui permet après mesure et analyse des résultats et identification des priorités, de communiquer, d'agir en déployant des plans d'actions et de progrès au niveau local, régional et national.

L'édition 2019 du baromètre Allure s'est déroulée en novembre, avec l'appui du prestataire BVA. La restitution auprès des équipes et l'analyse des résultats sont programmées sur le 1er trimestre 2020.

Il est à noter pour cette campagne Allure 2019, une progression des pratiques managériales, avec plus de délégation et de responsabilisation pour les équipes, plus de confort dans l'exercice du métier de « manager ».

Néanmoins, la confiance en l'avenir et le besoin de perspectives d'évolution professionnelle restent importants, notamment au regard des transformations importantes que traverse SNCF RESEAU (SA en 2020, nouveau cadre social 2020, réformes des retraites, etc.).

INDICATEURS	2019	2018	2017
Note sur la Qualité de vie au travail dans le baromètre Allure (sur 100)	65	66	68
Note de la question sur les conditions de travail (sur 100)	63*	72	73
Note de la question sur l'équilibre vie professionnelle/vie privée (sur 100)	70	68	68

*chiffre non comparable car évolution de la question dans le baromètre : précédemment la formulation était « Mes conditions de travail sont satisfaisantes » et a été nouvellement formulée en 2019 « Je suis satisfait de mon environnement de travail (aménagement des locaux, température, bruit ...) »

La prévention des risques psycho-sociaux

Conformément à l'obligation de l'employeur de mener tous les ans la mise à jour du Document Unique RPS, chaque entité opérationnelle de SNCF Réseau évalue les risques psycho-sociaux à l'aide d'une grille de 25 questions proposées à des groupes de salariés potentiellement exposés aux mêmes risques de par leur métier. Les résultats anonymes (verbatim et pistes d'amélioration) sont présentés aux managers pour décision et priorisation des actions à mener, avant d'être consignés dans le Document Unique.

Un suivi de l'avancement des actions est alors réalisé, au même titre qu'un suivi des plans d'actions Allure, dans le cadre des instances de gouvernance existantes.

Depuis fin 2019 il est décidé de mettre l'accent sur une « professionnalisation » de la démarche avec des actions complémentaires comme l'analyse de « situations problèmes » significatives, pour identifier causes racines et facteurs de

risques, puis proposer des solutions propres à chaque collectif de travail (méthode ANACT C2R et Analyse du travail réel)

Fin de carrière

Pour faciliter la transition entre activité et retraite, il est proposé à tous les agents en fin de carrière, dont l'ancienneté varie entre 18 et 23 ans, la possibilité d'aménager leur temps de travail sous la forme d'une Cessation Progressive d'Activité (CPA), fixe ou dégressive, pouvant aller de 1 à 3 ans (avec une durée du travail de 50 à 80 % du temps complet), avec des mesures liées à l'exercice d'un métier à pénibilité pendant au moins 12 ans, ou d'un temps partiel de fin de carrière à 91,4 % du temps complet. En outre, un sous-compte de fin d'activité du Compte Epargne Temps (CET) leur permet de cumuler jusqu'à 250 jours afin de quitter l'entreprise plus tôt.

Le mécénat de compétences, ouvert à tous les salariés, propose aux salariés seniors de préparer une retraite active dans le cadre du bénévolat (Fondation SNCF, association Bénévoles Retraités SNCF, etc.).

Temps partiel

A la suite de la signature de l'accord collectif relatif au temps partiel, les salariés de SNCF Réseau ont la possibilité de réduire leur durée de travail hebdomadaire à 50 % ou 91,4 % du régime de travail. L'accord mixité prévoit une approche de soutien dans l'équilibre vie professionnelle et vie privée, et peut donner des suites favorables à une demande de temps partiel exprimée pour le père ou la mère.

INDICATEURS	2019	2018	2017
Part des temps partiels dans l'effectif (%)	5,8	5,8	5,8

Télétravail

La mise en œuvre du télétravail répond à une aspiration grandissante des salariés à disposer de davantage de souplesse, d'autonomie au travail et à un meilleur équilibre entre vie personnelle et vie professionnelle.

L'accord du 7 juillet 2017 apporte un cadre protecteur à la pratique du télétravail dans l'entreprise. Il permet aux salariés de disposer d'une organisation du travail qui améliore la qualité de vie au travail en limitant les trajets, la fatigue, le stress et les risques s'y rattachant.

S'il requiert l'accord du manager, le télétravail repose sur une confiance mutuelle entre le collaborateur et son manager.

INDICATEURS	2019	2018	2017
Nombre de salariés en télétravail (nb)	3 574	2 490	1 061

4.6. ENJEU SOCIÉTAL : RENFORCER NOTRE IMPLICATION TERRITORIALE

4.6.1. Inscrire le dialogue territorial au cœur des pratiques

Répond au point

9

En tant que pivot du système ferroviaire français, SNCF Réseau contribue à aménager le territoire et se doit d'être naturellement à l'écoute, au-delà de ses clients, de toutes ses parties prenantes : riverains, voyageurs, élus, associations environnementales, acteurs économiques, etc.

Loin d'être une contrainte, le débat et l'écoute constituent pour SNCF Réseau une opportunité pour ancrer le ferroviaire de façon positive et responsable dans les territoires et contribuer à leur développement. Cette posture volontariste en

matière de dialogue et de concertation se traduit par différentes actions de l'entreprise :

- La mise en place du Comité national des parties prenantes

Le 26 juin 2018, SNCF Réseau a mis en place un Comité National des Parties Prenantes. Il rassemble des présidents d'associations, dirigeants d'entreprises, élus, universitaires. Ce comité, véritable laboratoire d'idées, répond à la volonté de l'entreprise de s'ouvrir davantage pour mieux partager les enjeux ferroviaires et a pour objectif de proposer des orientations stratégiques pour SNCF Réseau.

Au cours de l'année 2019, les thématiques suivantes ont été discutées : les enjeux de mobilité dans le contexte du grand débat national, le rôle des gares dans l'aménagement des territoires, les enjeux de l'innovation. En plus de ses membres permanents, le comité national des parties prenantes a reçu plusieurs invités, experts des thématiques précitées qui sont venus éclairer et nourrir les débats.

En parallèle de ce comité national, des comités régionaux des parties prenantes sont en place dans la plupart des Régions (Normandie, Bretagne-Pays de la Loire, Centre-Val-de-Loire, Auvergne-Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Occitanie, Ile de France), et en cours d'installation dans les autres Régions. Ils ont la même ambition au niveau régional : créer des espaces de dialogue et de partage des principaux enjeux locaux et régionaux avec une large diversité d'acteurs des territoires.

- La concertation chez SNCF Réseau : un savoir-faire et une volonté d'innover

Avec le développement des projets de lignes nouvelles depuis les années 90, et pas moins de 14 débats publics organisés sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), SNCF Réseau a mis en place, via un réseau professionnel de concertants, une politique de concertation ambitieuse qui est aujourd'hui reconnue comme une valeur forte de l'entreprise. Cette politique s'est notamment matérialisée par l'adhésion en 2017 de SNCF Réseau à la charte de la participation du public promue par le ministère de la Transition écologique et solidaire et la rédaction d'un guide d'application de la charte en 2018, destiné aux acteurs opérationnels.

Depuis plus de 15 ans, cette culture de la concertation se développe au sein de l'entreprise. Au travers de nombreux projets de développement et de modernisation, le réseau se construit et se perfectionne en intégrant les connaissances et pratiques quotidiennes des habitants, des usagers et des acteurs locaux pour répondre aux besoins des territoires.

Cette posture d'ouverture est au cœur du management des projets. Qu'elles soient volontaires ou réglementaires, SNCF Réseau organise des concertations pour permettre au public de participer (voyageurs, riverains, entreprises, agriculteurs, citoyens), depuis la définition stratégique des projets très en amont jusqu'à leur réalisation. A cet effet, la carte interactive de la participation du public est disponible sur le site internet www.reseau.sncf.com.

Ces concertations reposent sur deux enjeux : d'une part l'information et la mobilisation des publics, et d'autre part, une participation constructive et diversifiée.

En 2019, SNCF Réseau a mené 24 démarches de concertation avec le public. On peut noter en particulier le débat public sur le projet long terme du nœud ferroviaire lyonnais, et les concertations sur les projets de modernisation de ligne ou d'amélioration de la desserte (Aix-Anney ; Rive Droite du Rhône, Toulouse- Auch ; RER E Est+)

En plus des temps de concertation, SNCF Réseau mène un dialogue continu avec les acteurs des territoires (élus locaux,

services techniques de l'Etat et des collectivités, associations) et un dialogue de proximité pour répondre aux sollicitations des habitants, par exemple concernant la maîtrise de la végétation aux abords des voies.

INDICATEURS		2019	2018	2017
9	Nombre de concertations (nb)	24	11	32
	- dont nombre de concertations volontaires (nb)	4	5	8
Nombre de partenariats avec des associations nationales et locales en matière de développement durable (nb)		64	47	85

4.6.2. Contribuer activement au développement économique et sociétal des territoires

Avec 30 000 km de lignes, SNCF Réseau souhaite renforcer son impact sur le développement économique et social des territoires traversés et desservis. Cet engagement sociétal de l'entreprise se traduit par la mise en place de partenariats et le soutien de projets auprès des acteurs locaux dont ceux de l'Économie Sociale et Solidaire. SNCF Réseau développe les chantiers d'insertion, contribue aux actions de la Fondation SNCF et déploie une politique d'achats solidaires au plus près des territoires.

4.6.2.1. A travers l'achat solidaire et la Fondation SNCF

- Achats solidaires

SNCF Réseau impulse le développement local par la mise en œuvre d'une politique d'achat favorable aux PME. En 2018, entre 25 % et 30 % des achats SNCF Réseau ont été effectués auprès de PME locales.

De plus, l'entreprise accorde une part importante aux achats solidaires qu'elle effectue par des achats de prestations ou de fournitures auprès du STPA (Secteur du Travail Protégé et Adapté) : EA (Entreprises Adaptées), ESAT (Établissements et Services d'Aide par le Travail), et du secteur de l'IAE (Insertion par l'Activité Economique) : Chantiers d'Insertion, EI (Entreprises d'Insertion), AI (Associations Intermédiaires) et ETTI (entreprise de travail temporaire d'insertion).

Enfin, des clauses d'insertion sociales sont demandées systématiquement dans les marchés de travaux ferroviaires et de prestations pour développer l'égalité des chances dans les zones sensibles et l'insertion professionnelle des personnes éloignées de l'emploi. Ainsi SNCF Réseau a doublé son volume d'heures en insertion sociale en 2019.

- Chantiers d'insertions

De par sa mission de service public, SNCF Réseau s'engage à favoriser les actions solidaires en matière d'emploi, notamment via l'insertion sociale et professionnelle.

Les chantiers d'insertion menés par SNCF Réseau répondent à trois objectifs :

- Offrir à des personnes sans emploi des missions adaptées à leur projet professionnel, un accompagnement socio-professionnel individualisé et des formations afin de favoriser leur recherche d'un emploi durable ;
- valoriser le patrimoine en entretenant ses installations et donc en les préservant ;
- préserver le cadre de vie des riverains en améliorant le confort et la propreté des espaces extérieurs.

INDICATEURS	2019	2018	2017
9 Montant des achats solidaires (direct et indirects) SNCF Réseau (M€)	25	13,5	10,1
Equivalent en nombre d'emplois obtenus par le secteur protégé et adapté (EE)	x	101,14	80
Nombre de chantiers d'insertion (nb)	nd	nd	40
Nombre de contrats aidés générés par les chantiers d'insertion (nb)	nd	nd	146
Nombre d'heures en insertion sociale réalisées par des clauses sociales (h)	682 066	330 000	227 766

- La Fondation SNCF

En 2016, La Fondation SNCF est devenue la fondation du Groupe SNCF, présidée par Patrick JEANTET, président délégué du directeur SNCF, président directeur général de SNCF Réseau. « Pour mieux vivre ensemble » est la raison d'être de la Fondation SNCF. Ainsi, elle s'investit dans trois domaines (l'éducation, la culture et la solidarité) et s'appuie sur trois leviers :

- l'engagement des salariés, un supplément de ressources et de sens,
- l'ancrage territorial, en prise avec la réalité locale,
- la co-construction inter-associations et inter-entreprises

La Fondation SNCF dispose d'un budget de 5 millions d'euros par an pour le quinquennat 2016-2020. Au-delà du simple soutien financier, la Fondation SNCF anime 2 dispositifs qui permettent d'aider les associations par l'engagement des salariés :

- le mécénat de compétences : ce dispositif, mis en place avec le soutien des RH de l'entreprise, permet à chaque salarié, sur son temps de travail, d'apporter ses compétences à une association, de 1 à 10 jours par an ;
- les « Coups de Cœur solidaires » : la Fondation SNCF soutient financièrement, et depuis 23 ans, des projets solidaires dans lesquels les salariés SNCF sont bénévolement engagés (sur leur temps libre).

En 2019, 1076 collaborateurs de SNCF Réseau se sont engagés dans des actions de mécénat de compétence et 702 associations ont été soutenues par la Fondation SNCF.

INDICATEURS	2019	2018	2017
Participation financière de SNCF Réseau à la Fondation SNCF (k€)	500	500	500
Nombre d'associations soutenues par la Fondation SNCF (nb)	702	942	1 119
Nombre de collaborateurs SNCF Réseau ayant participé au mécénat de compétences (nb)	1076	644	542

4.6.2.2. A travers son activité foncière et immobilière

- Cessions et participation à la politique de logements nationale

Au total, SNCF Réseau aura réalisé 233 opérations de cessions pour un total de 155 hectares qui permettront de développer près de 888 logements.

Les principales opérations 2019 concernent la cession d'un volume et d'un terrain de 10 567 m² à la société SNCF Les Bruyères, la cession de volume et terrain dans le cadre du projet Paris NORD 2024 de 8 979 m², la cession de terrain et volume à Saint Ouen de 8 584 m² et la cession d'un terrain de

3 160 m² à la SPLA Panorama Vallée Sud, la cession d'un terrain de 8 756 m² à Corneilles en Parisis, la cession d'un terrain de 4 798 m² à Arcachon, la cession d'un terrain de 5 519 m² à Arras

INDICATEURS	2019	2018	2017
Surfaces cédées dans l'année (hectares)	155	124	240
Dont surfaces cédées pour la création de logements (hectares)	8	18	218
Nombre de logements créés (nb)	1 650	1 885	3 492
Dont nombre de logements sociaux créés (nb)	552	695	1 362

- Rationalisation des implantations tertiaires

La conclusion d'un contrat de prise à bail au Campus Rimbaud à Saint Denis a permis de favoriser les synergies métiers en regroupant les équipes implantées dans les locaux à la Gare Saint Lazare et les équipes de la direction générale clients et services et de la direction générale exploitation avec d'autres entités installées dans des prises à bail à Saint Denis. Ce regroupement a également permis de favoriser l'optimisation des sites, incluant la résiliation du bail du bâtiment Equinox avenue France 75013, réduisant ainsi la facture immobilière. L'acquisition d'un bâtiment à Lille va permettre d'implanter une CCR (Commande Centralisée du Réseau) en 2021 qui constitue un élément stratégique pour l'amélioration technique du réseau et sa performance tout en réalisant des économies par rapport à une construction neuve. Les analyses menées dans le cadre du schéma directeur de Toulouse se sont poursuivies en 2019, dans le cadre du projet urbain et des relogements tertiaires induits par ce projet, permettant le regroupement des équipes au sein d'une nouvelle prise à bail.

- Participation au développement des opérations foncières

Dans la perspective de la réalisation du projet Gare du Nord 2024 relatif à la modernisation de la Gare du Nord en prévision des Jeux Olympiques 2024 et de l'arrivée du CDG Express à Paris Est la même année, un protocole foncier a été signé avec SNCF Mobilités en 2018. Pour permettre à Gares & Connexions de disposer de la maîtrise foncière nécessaire au projet, le protocole prévoit la cession par SNCF Réseau des volumes situés au-dessus des bâtiments 108/110 et ceux correspondant aux bâtiments situés sur la dalle routière ainsi que plusieurs volumes surplombant les voies. Ce projet initié en 2017 s'achèvera en 2024 avant la tenue des Jeux Olympiques et Paralympiques.

Dans le cadre du développement du projet CDG Express, le site Riquet-Pajol, a été retenu pour accueillir les voies nouvelles, créer une voie technique jusqu'au futur Technicentre de Pantin, reconstituer la base infra existante et aménager des bassins paysagers de rétention des eaux pluviales. A ce titre, acquisition par SNCF Réseau d'une emprise de 52 242 m².

Dans le cadre du programme « Réinventons la métropole du Grand Paris », six sites ont été inscrits dans le périmètre : les Ardoines, Bercy-Charenton, Charenton, Orly-Rungis, Pleyel et Argenteuil. Le programme « Inventons la métropole du Grand Paris 2 », va permettre la conclusion d'une cession d'un terrain de 1000 m² sur le site de Quai d'Issy.

- Accompagnement de la rénovation du Réseau

SNCF Réseau poursuit la rénovation de ses structures de formation notamment par le projet de création de deux Campus : l'un en région lyonnaise et l'autre en région bordelaise, à Bègles et Saint Priest, incluant une certification HQE et l'installation de panneaux photovoltaïques.

- Mise en valeur des lignes non circulées

SNCF Réseau est propriétaire de kilomètres de linéaires sans trafic et sans perspectives de réouverture à court ou moyen terme. Il accompagne la valorisation de ce patrimoine sous forme notamment d'exploitations ferroviaires touristiques ou de voies vertes par des conventions d'occupations temporaires ou de transfert de gestion. Ces lignes permettront notamment de répondre aux enjeux de transition énergétique pour l'installation de sites photovoltaïques.

- Transition énergétique

Dans le cadre de la démarche engagée par le Gouvernement et par le Secrétaire d'Etat en charge de la Transition énergétique, signature en Juillet 2018 du Plan « Place au Soleil » en présence du Ministre de l'Ecologie et des Présidents des grands groupes industriels, dans lequel le Groupe SNCF s'engage pour développer de l'énergie solaire. SNCF s'est ainsi engagée à recenser et caractériser des fonciers pertinents d'une surface minimum de 2 ha, afin de développer des projets solaires et donner une vision de production photovoltaïque et de déploiement à moyen terme.

INDICATEURS	2019	2018	2017
Part des km de lignes fermées faisant l'objet de préservation de l'emprise (%)	88	85	80

4.6.3. Prévenir et réduire le bruit ferroviaire

4.6.3.1. Nuisances sonores des circulations

Pour réduire les nuisances sonores du système ferroviaire, SNCF Réseau prend en compte la dimension acoustique dès le début des projets. La réduction de l'émission sonore nécessite des actions, parfois combinées, sur le matériel roulant, sur l'infrastructure et sur l'exploitation.

Une politique nationale de résorption des Points Noirs Bruit (PNB) ferroviaires a été mise en place depuis plusieurs années, pilotée par SNCF Réseau et ses partenaires (État et ADEME notamment). Ce dispositif a consisté à recenser les situations les plus critiques et se poursuit par la mise en œuvre des opérations de traitement permettant de les résorber. Quelques 58 000 bâtiments et 500 000 habitants ont été identifiés comme potentiellement concernés. Des investissements importants y ont été consacrés depuis 2008 (140 M€) qui ont permis de traiter plusieurs milliers de logements. En parallèle de ce programme spécifique, SNCF Réseau traite les PNB le long de ses projets en accord avec les cofinanceurs afin d'accélérer leur résorption.

L'émission du bruit dépend à la fois des contributions sonores de la voie et du matériel roulant. Le remplacement, lors des travaux de modernisation des voies, des anciennes traverses bois par des traverses béton permet un gain de l'ordre de 3 dB(A) le long des voies rénovées. De plus, la politique de maintenance intègre désormais des exigences de performance acoustique permettant d'améliorer les gains acoustiques après meulage du rail.

SNCF Réseau poursuit sa collaboration avec France Nature Environnement (FNE) : un guide pédagogique sur le bruit ferroviaire a été publié en 2018 complété par un document de synthèse en 2019. SNCF Réseau siège au Comité national du bruit, est membre du CidB, de Bruitparif pour l'Île-de-France et participe au Conseil National du Bruit. Une coopération avec DB Netze permet des échanges sur les bonnes pratiques et sur l'innovation. Plusieurs projets de recherche en cours visent à diminuer la contribution sonore des circulations. SNCF Réseau est également très investie dans les groupes européens de réflexion et dans les commissions de normalisation nationales et européennes.

Enfin la STI (Spécificité Technique d'Interopérabilité) bruit a été votée le 31 janvier 2019. Elle prévoit qu'à partir du 8 décembre

2024 aucun wagon équipé de semelles de frein en fonte (wagon « bruyant ») ne sera autorisé à circuler sur les portions du réseau dits « itinéraires silencieux » (quiescent route). Ces itinéraires sont définis comme une section de ligne d'au moins 20 km de longueur sur laquelle le TMJA (Trafic moyen journalier annuel y compris le week-end) moyenné sur les années 2015-16-17 sur la seule période de nuit (22h-6h) est supérieur ou égal à 12 trains de fret. Ainsi, tout wagon qui empruntera au moins quelques mètres d'un « itinéraire silencieux » sur son parcours sera nécessairement silencieux (équipé de semelles composites) sur l'ensemble de son parcours. SNCF a déterminé cette année la carte de ces itinéraires silencieux.

4.6.3.2. Nuisances sonores sur les chantiers ferroviaires

En cas de travaux (entretien, régénération de voies), le Code de l'environnement oblige le maître d'ouvrage à transmettre au Préfet, un mois avant le début des travaux, un dossier précisant les mesures d'information des riverains et de réduction de bruit envisagées. Cela étant, si des arrêtés municipaux ou préfectoraux peuvent exister localement, le Code de la santé publique ne fixe pas de valeur limite pour les bruits de chantiers. Lors de chantiers ferroviaires, SNCF Réseau s'efforce de limiter les nuisances acoustiques liées aux différentes phases de travaux, par exemple, la mise en place d'un tapis en ballastière permet de réduire par dix la source sonore des opérations de ballastage. L'entreprise veille à l'utilisation d'engins de chantier agréés et respectant les normes de bruit ainsi qu'à la sensibilisation du personnel sur les chantiers. Enfin des outils de dialogue sont mis en place avec les riverains pour les informer sur la nature du chantier, sa durée prévisionnelle, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour les limiter et pour leur permettre de remonter les éventuels problèmes rencontrés afin de les traiter dans les meilleurs délais.

INDICATEURS	2019	2018	2017
Investissements consacrés à la résorption PNB hors projets de développement et de modernisation (M€)	2,7	2,7	2,7
Nombre de logement PNB traités (nb)	637	718	734
Population ayant bénéficié d'un traitement PNB (nb de personnes)	1 911	2 164	2 142

4.7. MÉTHODOLOGIE DU REPORTING EXTRA FINANCIER

Conformément aux exigences réglementaires établies par la transposition dans le droit français de la directive européenne relative à la publication d'informations non financières du 22 octobre 2014, la déclaration de performance extra financière de SNCF Réseau repose sur l'obligation de reporting prévue par les articles L. 225-102-1 et R. 225-104 à R. 225-105 du code de commerce français. Elle s'inspire des normes et standards internationaux, notamment :

- Les principes de transparence de la Global Reporting Initiative (GRI), que SNCF Réseau utilise comme cadre de reporting depuis son rapport développement durable 2009 ;
- La norme ISO 26000 relative à la Responsabilité Sociétale des Organisations.

Le nouveau dispositif affirme clairement une approche par la "matérialité" et la recherche de plus de pertinence et d'utilité de l'exercice pour les entreprises et leurs parties prenantes. Il ne s'agit plus de renseigner une liste précise d'informations extra-financières mais d'une déclaration proactive et sur-mesure présentant :

- Le modèle d'affaires de l'entreprise en début de rapport;

- Les principaux risques/opportunités sur les 43 grandes thématiques extra-financières de l'article 225 en chapitre 4.1;
- Les politiques et diligences mises en œuvre pour y répondre en chapitre 4;
- Les résultats et les indicateurs clés de performance en chapitre 4.

Les informations relatives à la lutte contre la corruption sont présentées en chapitre 3, le respect des droits humains en chapitre 4.5, la lutte contre l'évasion fiscale en chapitre 2.5.2.

A l'exception des informations relatives à la lutte contre le gaspillage alimentaire, au respect du bien-être animal et d'une alimentation responsable et durable, ces informations n'étant pas matérielles pour SNCF Réseau.

La gouvernance du reporting, le processus, le calendrier et les spécificités de méthodologie de certains indicateurs sont expliqués dans une note de méthodologie⁴ disponible en ligne et repose sur la construction d'un Protocole de reporting extra-financier qui n'est pas publié à ce jour mais référencé en interne à l'entreprise.

⁴ La méthodologie du reporting extra-financier est en ligne : <http://www.sncf-reseau.fr/fr/rapports-et-indicateurs>

5. ENJEUX ET PERSPECTIVES

L'année 2020 sera décisive pour l'ouverture de la SNCF à la concurrence des entreprises ferroviaires.

Avec la mise en place de Nouvel'R en 2018 et les nombreux chantiers lancés au cours de l'année 2019, SNCF Réseau devra répondre aux principales mesures du nouveau pacte ferroviaire avec notamment son passage en société anonyme à partir du 1^{er} janvier 2020. Ce changement de statut juridique sera par ailleurs accompagné d'une évolution de périmètre majeur avec l'intégration de Gares & Connexions (G&C) en tant que filiale du Groupe.

A la fois mainteneur et régulateur sur le réseau ferré national, SNCF Réseau sera installé en tant que pivot du système. Le Groupe sera indépendant tout en étant sous la surveillance de l'ART (ex ARAFER), des tutelles et du Groupe.

Cette indépendance sera marquée par un nouveau mode de financement structurant pour l'entreprise sur 2020, avec notamment la reprise de la dette par l'Etat à hauteur de 25 Md€ qui permettra de réduire significativement ses frais financiers (environs 700 M€ en année pleine). L'équilibre de la dette sera assuré par la nouvelle « règle d'or » applicable à l'ensemble des investissements.

L'année 2020 sera aussi celle des records sur les investissements avec près de 5,7 Md€ en progression de 173

M€ sur 4 ans (avant transfert de G&C). Ces investissements auront notamment pour objectifs :

- Le maintien de la priorité au réseau structurant, en investissement et en maintenance.
- Des efforts portés sur le réseau LGV et les lignes UIC 2 à 6
- La mise à niveau du réseau francilien
- La poursuite des projets de développement : EOLE (Ligne E), CDG Express et TELT (Tunnel Euralpin Lyon Turin) principalement
- L'accélération de nouveaux projets portés par l'Etat et la Région IDF en lien avec les JO 2024.

03 – COMPTES CONSOLIDÉS DU GROUPE SNCF RÉSEAU

Normes IFRS – en millions d'euros



SOMMAIRE

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE	64	5.4	COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET	109
COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ	66	5.5	RAPPROCHEMENT AVEC LES FLUX DE TRÉSORERIE DES ACTIVITÉS DE FINANCEMENT	110
ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ	67	6	AVANTAGES DU PERSONNEL	112
TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS	68	6.1	DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL	112
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS	69	6.2	ÉVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES	113
1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE	70	6.3	CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL	115
1.1 APPLICATION DES NORMES IFRS	70	6.4	HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS	116
1.2 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES	71	7	MARGE OPÉRATIONNELLE	120
1.3 PRINCIPES DE CONSOLIDATION	71	7.1	CHIFFRE D'AFFAIRES	120
1.4 INFORMATION SECTORIELLE	72	7.2	TABLEAU DE VARIATION DES ACTIFS ET PASSIFS SUR CONTRAT	121
2 FAITS MARQUANTS	73	7.3	ACHATS ET CHARGES EXTERNES	121
2.1 REFORME FERROVIAIRE	73	7.4	CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS	121
2.2 TEST DE VALEUR	73	7.5	IMPÔTS ET TAXES	121
2.3 GRÈVES DE DECEMBRE 2019	74	8	IMPÔTS SUR LES RESULTATS	122
3 AUTRES ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	74	8.1	ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT	122
4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS	75	8.2	PREUVE D'IMPÔT	122
4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES, CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION	75	8.3	IMPÔTS DIFFÉRÉS	122
4.2 SUBVENTIONS SUR PROJETS D'INVESTISSEMENT	80	9	RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES	123
4.3 DROIT D'UTILISATION ACCORDÉ AU CONCESSIONNAIRE	81	9.1	RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE ..	123
4.4 RÉSULTAT DE CESSIONS D'ACTIFS	81	9.2	RELATIONS AVEC L'ÉTAT	123
4.5 TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS	82	9.3	REMUNERATION DES PRINCIPAUX DIRIGEANTS	123
4.6 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT OPÉRATIONNEL	85	10	ENGAGEMENTS HORS BILAN	124
4.7 PROVISIONS	87	10.1	LIGNE DE CREDIT SYNDIQUE	124
5 CAPITAUX ET FINANCEMENT	90	10.2	ENGAGEMENTS RELATIFS AUX ACHATS	124
5.1 DOTATION EN CAPITAL	90	10.3	GARANTIES FINANCIÈRES DONNÉES À DES TIERS	125
5.2 ENDETTEMENT FINANCIER NET	90	10.4	GARANTIES FINANCIERES RECUES	125
5.3 SITUATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DES RISQUES LIÉS	100	11	HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES	125

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE

ACTIF CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	31/12/2019	31/12/2018
Ecarts d'acquisition		-	-
Immobilisations incorporelles	4.1.1	351	282
Droits d'utilisation relatifs aux contrats de location	4.1.2	366	-
Immobilisations corporelles	4.1.3	67 857	64 380
Actifs financiers	5.2.2	3 973	3 693
Titres mis en équivalence		11	11
Impôts différés actifs		2 828	2 827
Actifs non courants		75 385	71 193
Stocks et en-cours	4.6.1	513	536
Créances d'exploitation	4.6.2	2 385	2 432
Subventions à recevoir	4.6.3	2 079	1 332
Actifs financiers	5.2.2	1 551	1 645
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5.2.2	2 627	2 797
Actifs courants		9 154	8 741
Total de l'actif		84 539	79 934

Les valeurs figurant dans les tableaux sont exprimées en millions d'euros. Le jeu des arrondis peut dans certains cas conduire à un écart non significatif au niveau des totaux.

PASSIF CONSOLIDE

en millions d'euros	Notes	31/12/2019	31/12/2018
Capital	5.1	9 765	9 765
Réserves et résultats accumulés		-27 789	-26 748
Capitaux Propres totaux		-18 024	-16 984
Engagements envers le personnel		988	851
Provisions	4.8	274	256
Subventions d'investissement	4.2.1	30 655	29 025
Passifs financiers	5.2.2	54 728	52 002
Obligations locatives		252	-
Droit d'utilisation accordé au concessionnaire	4.3	2 548	2 598
Passifs non courants		89 445	84 732
Engagements envers le personnel		67	61
Provisions	4.8	1	2
Dettes d'exploitation	4.6.4	4 978	4 603
Subventions	4.2.2	2 632	1 798
Passifs financiers	5.2.2	5 325	5 723
Obligations locatives		115	-
Passifs courants		13 119	12 186
Total du passif et des capitaux propres		84 539	79 934

COMPTES DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

en millions d'euros	Notes	31/12/2019	31/12/2018
Chiffre d'affaires	6.1	6 501	6 301
Achats et charges externes	6.3	-1 990	-2 127
Charges de personnel	6.4	-2 426	-2 331
Impôts et taxes	6.5	-224	-231
Autres produits et charges opérationnels		2	-60
Marge opérationnelle		1 862	1 553
Dotations aux amortissements	4.1.5	-2 184	-2 107
Variation nette des provisions	4.8	-4	86
Reprise de subventions d'investissement	4.2.4	967	1 035
Résultat de cession d'actifs	4.4	68	60
Résultat opérationnel courant		710	627
Pertes de valeur	4.5	-	-3 400
Résultat opérationnel		710	-2 773
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		-2	0
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		708	-2 772
Coût de l'endettement financier net et autres	5.4	-1 303	-1 247
Coût financier net des avantages du personnel	4.7	-2	7
Résultat financier		-1 306	-1 241
Résultat des activités ordinaires avant impôt		-598	-4 013
Impôts		1	-771
Résultat net de l'exercice		-597	-4 784

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ

en millions d'euros		31/12/2019	31/12/2018
Résultat net de la période		-597	-4 784
Autres éléments du résultat global :			
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie		-380	-222
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie		131	57
Variation de juste valeur des coûts de couverture		81	46
Impôts sur variation de juste valeur des coûts de couvertures		-131	-12
Quote-part dans les autres éléments du résultat global recyclables des entreprises mises en équivalence		-	-
Total des autres éléments du résultat global recyclables		-299	-130
Ecarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	6.4.2	-138	10
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies		0	-3
Quote-part dans les autres éléments du résultat global non recyclables des entreprises mises en équivalence		-	-
Total des autres éléments du résultat global non recyclables		-138	6
Résultat global total de la période		-1 034	-4 909

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

en millions d'euros	Réserves recyclables						Capitaux propres totaux
	Capital	Réserves non recyclables	Couverture de flux de trésorerie	Coûts de la couverture (R/D et FCBS)	Réserves accumulées	Résultat de la période	
Capitaux propres au 01/01/2018	9 765	-28	-736	-	-20 753	-201	-11 953
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	-4 784	-4 784
Autres éléments de résultat global	-	6	-165	34	-	-	-124
Résultat global total	-	6	-165	34	-	-4 784	-4 908
Affectation du résultat	-	-	-	-	-201	201	-
Autres variations	-	-	32	-156	1	-	-123
Capitaux propres au 31/12/2018	9 765	-21	-868	-122	-20 953	-4 784	-16 984
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	-597	-597
Autres éléments de résultat global	-	-138	-380	81	-	-	-437
Résultat global total	-	-138	-380	81	-	-597	-1 033
Affectation du résultat	-	-	-	-	-4 784	4 784	-
Autres variations	-	1	-76	-0	68	-	-7
Capitaux propres au 31/12/2019	9 765	-158	-1 324	-42	-25 669	-597	-18 024

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

en millions d'euros	Notes	31/12/2019	31/12/2018
Résultat net, part du groupe		-597	-4 784
Résultat net de l'exercice		-597	-4 784
Eliminations :			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées		2	-0
de la charge (produit) d'impôt différé		-1	767
des amortissements et provisions(*)		1 227	4 387
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)	5.4	32	63
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution	4.4	-68	-60
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt		597	373
Eliminations :			
du coût de l'endettement financier net	5.4	1 270	1 183
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt		1 866	1 559
Incidence de la variation du besoin en fonds de roulement	4.6	400	58
Impôts décaissés (encaissés)		1	-5
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		2 267	1 612
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.1.4	-5 364	-4 851
Intérêts d'emprunts capitalisés	4.1.4	-208	-222
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		67	97
Variation des prêts et avances consentis	5.5	-201	-230
Subventions d'investissement reçues	4.2.3	2 598	2 046
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		-3 108	-3 162
Emission d'emprunts	5.5	6 077	2 277
Remboursements d'emprunts	5.5	-1 556	-1 179
Remboursement des obligations locatives	5.5	-92	-
Décaissements sur dettes PPP	5.5	-282	-275
Encaissements sur créances PPP	5.5	275	271
Intérêts financiers nets versés sur obligations locatives	5.5	-1	-
Intérêts financiers nets versés	5.5	-1 323	-1 265
Variation des dettes de trésorerie	5.5	-2 435	1 193
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		662	1 024
Incidence des variations de juste valeur		-0	-0
Variation de trésorerie		-179	-526
Trésorerie d'ouverture		2 777	3 303
Trésorerie de clôture	5.5	2 598	2 777

(*) Il s'agit des dotations nettes des reprises aux amortissements et aux provisions minorées, des reprises des subventions d'investissement.

1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

Le terme «le groupe» désigne la société mère SNCF Réseau et ses filiales consolidées.

Le terme «SNCF Réseau» désigne la société mère uniquement.

1.1 APPLICATION DES NORMES IFRS

En application du règlement européen 1606/2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du Groupe SNCF Réseau, arrêtés au 31 décembre 2019, sont établis conformément aux normes comptables internationales édictées par l'IASB (International Accounting Standards Board) et adoptées par l'Union Européenne à cette date. Le référentiel IFRS, tel qu'adopté dans l'Union Européenne, peut être consulté sur le site internet de la Commission Européenne.

La base de préparation des comptes consolidés annuels 2019 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 2019 ;
- des options retenues et exemptions utilisées pour l'établissement des comptes de l'exercice 2019. Ces options et exemptions sont décrites dans les notes annexes concernées. Il s'agit pour les plus significatives de la comptabilisation au passif des subventions d'investissement, de la présentation au bilan des immeubles de placement pour leur coût historique et de la comptabilisation de certains passifs financiers pour leur juste valeur.

Mise en œuvre des nouvelles normes IFRS ou interprétations applicables en 2019

IFRS16 – Contrats de location

La norme IFRS 16 traite tous les contrats de location éligibles suivant un modèle unique consistant à enregistrer au passif, une dette de loyers (somme des paiements futurs actualisés), et à l'actif, un droit d'utilisation. Ces deux éléments sont totalement amortis à la fin de la durée des contrats de location estimée selon IFRS 16.

Les contrats conclus par SNCF Réseau entrant dans le champ d'application de cette norme concernent principalement les locations immobilières, les locations de matériels de transport (ferroviaire et routier) et plus accessoirement des véhicules ainsi que des équipements industriels pour les contrats de location d'une durée supérieure à 12 mois portant sur des biens d'une valeur supérieure à 5K€.

SNCF Réseau a retenu pour la première application de la norme, la «méthode rétrospective simplifiée» prévue par la norme.

Les impacts financiers de la première application de cette norme sont présentés ci-dessous; étant rappelé que la méthode rétrospective simplifiée permet de ne pas retraiter l'exercice comparatif. En application des dispositions transitoires de la norme, SNCF Réseau a appliqué les principales modalités et mesures de simplification suivantes :

- évaluer les droits d'utilisation relatifs aux contrats de location simples existants immédiatement avant la date de première application, pour le montant de l'obligation locative résiduelle, ajustée, le cas échéant, des loyers payés d'avance, des charges à payer,
- exclure les coûts directs initiaux de l'évaluation des droits d'utilisation ;
- ne pas retraiter certains contrats de location dont le terme se situe dans les 12 mois suivant la date de première application.

A l'ouverture de l'exercice, l'impact sur le bilan s'élève à 433 M€. La réconciliation de ce montant avec les engagements hors bilan est présentée dans le tableau suivant :

En millions d'euros	31/12/2018
Location simple Autres matériels (donnés)	10
Location simple Matériel de transport (donnés)	41
Location simple Matériel ferroviaire (donnés)	154
Location simple Immobilier (donnés)	279
Total EHB donnés au 31/12/2018 liés aux locations mobilières et immobilières	484
Contrats non comptabilisés en application des exemptions d'IFRS 16	-35
Contrats signés antérieurement à 2018 pour un actif disponible après le 01/01/2019	-134
Loyers des périodes optionnelles non inclus dans les EHB mais inclus dans la dette IFRS 16	100
Autres	24
Total dette IFRS 16 au 01/01/2019 avant actualisation	439
Effet d'actualisation	6
Dette d'ouverture IFRS 16 après actualisation	433
Taux de l'emprunt marginal moyen pondéré	0,48%

Les droits d'utilisation (DU) sont décrits dans la note 4.1.2. La répartition du passif financier IFRS 16 se présente suit :

en millions d'euros	Total	Moins de 1 an	1 à 2 ans	2 à 3 ans	3 à 4 ans	4 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Echéancier Dette IFRS 16	-366	-115	-74	-50	-39	-31	-58	-1	-
Remboursement du capital	-362	-113	-73	-49	-39	-30	-57	-1	-
Flux d'intérêts	-4	-2	-1	-1	-1	-0	-0	-	-

L'impact IFRS 16 au 31 décembre 2019 est résumé dans le tableau ci-dessous :

en millions d'euros	
Droit d'utilisation net	361
Obligations locatives	-367
Loyers	128
Dotations amortissement du DU	-133
Charge financière	-1
Résultat	-6

Interprétation IFRIC 23 « Incertitude relative aux traitements fiscaux »

L'interprétation IFRIC 23 apporte des éclaircissements sur la manière de comptabiliser et d'évaluer les risques fiscaux portant sur l'impôt sur le résultat selon la norme IAS 12 Impôt sur le résultat.

Aucun impact n'est constaté dans les comptes au 31 décembre 2019.

1.2 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES

Pour établir les comptes du Groupe, la direction doit procéder à des estimations dans la mesure où de nombreux éléments inclus dans les comptes consolidés ne peuvent être précisément évalués. Les estimations comptables concourant à la préparation des états financiers au 31 décembre 2019 ont été réalisées sur la base des meilleures informations disponibles à date de l'arrêté des comptes. La direction est amenée à réviser ces estimations en cas de changement des circonstances sur lesquelles elles étaient fondées ou à la suite de nouvelles informations ou d'un surcroît d'expérience. En conséquence, les estimations retenues au 31 décembre 2019 pourraient être sensiblement modifiées et les résultats réels ultérieurs pourraient différer sensiblement de ces estimations en fonction d'hypothèses ou de conditions différentes et notamment de la signature à venir du prochain contrat de performance.

Ces estimations et hypothèses concernent essentiellement les thèmes suivants :

- Dépréciation des actifs non financiers (Cf. note 4.5)

Le Groupe évalue à chaque date de clôture s'il existe un quelconque indice qu'un actif non financier puisse avoir perdu de la valeur et, le cas échéant, procède à la réalisation d'un test de valeur.

Ce test vise, en partie, à déterminer une valeur d'utilité ou une valeur de marché diminuée des coûts de vente. Les calculs de valeur d'utilité reposent sur une estimation des flux de trésorerie futurs attendus de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie (UGT), du taux d'actualisation adéquat à retenir pour calculer la valeur actuelle de ces flux de trésorerie futurs et du taux de croissance retenu.

- Evaluation des Instruments financiers dérivés (Cf. note 5)

La juste valeur de tous les actifs et passifs financiers est déterminée à la clôture soit à des fins de comptabilisation soit à des fins d'informations données en annexe.

- Reconnaissance des impôts différés actifs (Cf. note 8.3)

Des actifs d'impôt différé sont comptabilisés dès lors qu'il est probable que le Groupe disposera de bénéfices imposables futurs sur lesquels les économies d'impôt non utilisées pourront être imputées. La capacité du Groupe à recouvrer ces actifs d'impôt est appréciée au travers d'une analyse basée notamment sur son plan d'affaires et sur les aléas liés aux conjonctures économiques et aux incertitudes des marchés sur lesquels le Groupe intervient.

- Eléments relatifs aux avantages liés au personnel (Cf. note 6)

Considérant que ces avantages sont réglés de nombreuses années après que les membres du personnel ont rendu les services correspondants, la comptabilisation des obligations au titre des régimes à prestations définies et des autres passifs long terme est déterminée à partir d'évaluations actuarielles basées sur des hypothèses financières et démographiques de taux d'actualisation, taux d'inflation, taux d'augmentation des salaires et table de mortalité. En raison du caractère long terme des plans, l'évolution de ces hypothèses peut générer des pertes ou gains actuariels et ainsi entraîner des variations significatives des engagements comptabilisés.

- Provisions pour risques liés à l'environnement (Cf. note 4.7)

Le Groupe comptabilise une provision pour risques environnementaux dès lors qu'il existe une obligation légale ou implicite envers un tiers qui se traduira par une sortie de ressources et pouvant être estimée de façon fiable.

Les montants comptabilisés au titre de la dépollution des sites reposent sur la meilleure estimation possible des diagnostics réalisés au moment de l'arrêté des comptes et sur la prise en considération de ces valorisations pour les risques connus et pour lesquels les diagnostics sont en cours.

Les montants comptabilisés au titre du désamiantage du matériel roulant correspondent aux prix estimés du désamiantage au terme de la vie du matériel. Ils sont déterminés sur la base de nouveaux contrats signés, de commandes passées ou de prix cibles d'appels d'offres récents.

1.3 PRINCIPES DE CONSOLIDATION

Entités contrôlées, co-entreprises et entreprises associées consolidées

03 – Comptes Consolidés

Les sociétés contrôlées par le Groupe directement ou indirectement sont consolidées selon la méthode de l'intégration globale. Le contrôle est défini et apprécié, conformément à IFRS 10, sur la base de trois critères : le pouvoir, l'exposition aux rendements variables et le lien entre le pouvoir et ces rendements.

Sont comptabilisés pour leur quote-part d'actifs et de passifs et d'éléments de résultat, après élimination des opérations réciproques, les partenariats qualifiés d'activités conjointes « joint operations » au sens de la norme IFRS 11.

Sont comptabilisés suivant la méthode de la mise en équivalence, les partenariats qualifiés de co-entreprises « joint-venture » au sens de la norme IFRS11.

La liste des entités du Groupe, co-entreprises, opérations conjointes et entités associées est présentée ci-dessous.

<i>Nom de l'entité</i>	<i>% d'intérêts</i>	<i>% de contrôle</i>	<i>Chiffre d'Affaires</i>	<i>Résultat</i>	<i>Total Bilan</i>	<i>Méthode de consolidation</i>
SNCF Réseau	100	100	6 369	-595	84 436	Société mère
SFERIS	100	100	120	1	71	Intégration globale
Altamétris	100	100	4	-1	6	Intégration globale
Reseau Immo	100	100	-	-0	3	Intégration globale
EFAC	50	50	-	-1	17	Mise en équivalence
EFPC	50	50	-	-2	1	Mise en équivalence
CDG Express	33	33	-	-	-	Mise en équivalence
Eurailscout BV	50	50	9	0	5	Mise en équivalence

La participation dans la société LFP (Linea Figueras-Perpignan) que SNCF Réseau détient conjointement avec ADIF n'est pas consolidée dans la mesure où SNCF Réseau n'a, avec ADIF, qu'un rôle de cogestionnaire transitoire sans impact possible sur ses capitaux propres.

La société CDG Express Etudes a été dissoute en décembre 2018 à échéance de la durée de vie prévue dans ses statuts. La phase de liquidation engagée a permis la cession de ses actifs d'étude à la société CDG Express créée le 5 octobre 2018 et dont l'activité a pris naissance à la signature des différents contrats le 11 février 2019.

Les intérêts dans des partenariats et entreprises associées non consolidées ainsi que les intérêts dans des entités structurées non consolidées présentent un caractère non significatif.

1.4 INFORMATION SECTORIELLE

L'activité de SNCF Réseau consiste en la gestion de l'ensemble des lignes du réseau ferré national, dont il est propriétaire. Le Groupe n'opère pas dans d'autres secteurs que le secteur ferroviaire.

Dès lors, SNCF Réseau n'a défini qu'un seul secteur.

2 FAITS MARQUANTS

2.1 REFORME FERROVIAIRE

La loi pour un nouveau pacte ferroviaire a été adoptée et publiée au JO le 28 juin 2018. Les impacts pour SNCF Réseau concernent principalement :

- La création d'une filiale Gares & Connexions, détenue à 100% par SNCF Réseau à compter du 1^{er} janvier 2020, chargée de la gestion unifiée des gares de voyageurs,
- La limitation de l'évolution du tarif des péages au niveau de l'inflation pour les activités non conventionnées,
- La mise en œuvre d'un nouveau pacte social avec la signature de nouveaux accords de classification et de rémunération mettant fin au statut cheminot pour les personnes recrutées à compter du 1^{er} janvier 2020.
- L'évolution de la gouvernance à compter de 2020 (cf. ci-dessous)

La loi de finance initiale (LFI) 2020 a, quant à elle, posé le principe d'une reprise de la dette de SNCF Réseau par l'Etat à hauteur de 25 Md€ à effet au 1^{er} janvier 2020. L'Etat a annoncé parallèlement que cette reprise serait suivie d'une reprise complémentaire de 10 Md€ à effet au 1^{er} janvier 2022, cette reprise de dette en deux temps avec pour but d'assainir substantiellement la structure financière de l'entreprise.

L'ordonnance gouvernance précisant la mise en œuvre de la réforme ferroviaire a été publiée le 4 juin 2019 et a été complétée de plusieurs décrets les 30 et 31 décembre 2019, dont :

- Décret n°2019-1587 du 31/12/2019 approuvant les statuts de la SA SNCF Réseau et explicitant la nouvelle gouvernance, en lien avec le respect de l'indépendance du Gestionnaire d'Infrastructure (GI) pour ses fonctions essentielles.
- Décret n°2019-1582 du 31/12/2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau, avec une nouvelle règle d'or couvrant un domaine plus large et ayant pour objectif d'éviter le surendettement du GI.
- Décret n°2019-1527 du 30/12/2019 relatif aux conditions de saisine de l'Autorité de Régulation des Transports (ART) sur la nomination, le renouvellement ou la révocation du dirigeant de SNCF Réseau.
- Décret n°2019-1516 du 30/12/2019 relatif aux règles de gestion domaniale à la société SNCF Réseau et à sa filiale mentionnée au 5° de l'article L.2119-9 du code des transports. Ce décret précise le régime des biens confiés par l'Etat à SNCF Réseau et à sa filiale chargée de la gestion unifiée des gares.
- Et de l'arrêté du 30/12/2019 opérant la reprise de dette de SNCF Réseau par l'Etat pour la première partie de 25 Md€ au 01/01/2020

La mise en œuvre de la réforme se concrétise pour SNCF Réseau dès le 1^{er} janvier 2020 par :

- La transformation de l'EPIC SNCF Réseau en SA détenue à 100% par la nouvelle SA mère SNCF, elle-même détenue à 100% par l'Etat ; cette transformation est sans effet sur les capitaux propres au 1^{er} janvier 2020 de SNCF Réseau
- Le transfert de ses actifs en gares, pour un montant d'actifs nets de 421 M€, à la nouvelle SA Gares & Connexions, sa filiale à 100%.

- La reprise de 25 Mds€ de dette en valeur nominale de SNCF Réseau par l'Etat en contrepartie d'une augmentation du poste de réserves de même montant.

Plus précisément, cette opération se réalise en 2 temps, conformément aux mesures de la LFI 2020 :

- Mise en place de dette et créance miroir d'un montant de 25 Mds € de nominal entre SNCF Réseau et la CDP (Caisse de la Dette Publique) prenant effet au 01/01/2020
- Substitution de l'Etat au bénéficiaire de Réseau en tant que débiteur vis-à-vis de la CDP, puis l'abandon de sa créance sur SNCF Réseau par l'Etat, également au 01/01/2020

Les impacts au 01/01/2020 de la reprise de la dette sont résumés dans le tableau ci-dessous (en Md€) :

	Actif	Passif
		Réserves 25
Prêt CDP	31,1	Subvention financière 6,1

La dette nette de SNCF Réseau sera diminuée de 25 Md€ dès le 01/01/2020, le prêt CDP et la subvention financière étant des éléments entrant dans sa définition.

Chaque paiement de principal et d'intérêts payé par SNCF Réseau à ses créanciers sera ainsi partiellement compensé par un flux venu de l'Etat et transitant par la CDP, de sorte que SNCF Réseau n'aura pas à assumer le service de la dette, (remboursement du capital et paiement des intérêts), pour la part de 25 Md€ de dette en valeur nominale (ou en valeur IFRS nette de subvention financière) reprise par l'Etat. La subvention financière représente la valorisation de la quote-part de la dette abandonnée, au-delà de sa valeur nominale qui est seule incorporée en réserves. Cette subvention permet de matérialiser la valeur de la compensation financière liée aux conditions de marché à la date de mise en œuvre de la reprise, représentant une valeur de 6,1 Md€ au 1^{er} janvier 2020.

Au niveau du compte de résultat, la reprise de la dette par l'Etat entrainera une diminution de la charge financière nette annuelle de l'ordre de 800 M€ en 2020, correspondant aux intérêts effectivement dus par SNCF Réseau sur la quote-part de la dette reprise.

2.2 TEST DE VALEUR

Dans le cadre des comptes de l'exercice 2018, SNCF Réseau avait tiré les conséquences de la loi d'habilitation pour un nouveau pacte ferroviaire adoptée le 14 juin 2018, ainsi que des diverses mesures annoncées par le gouvernement, notamment sur l'évolution des indexations des péages, qui avaient constitué des indices de variation de valeur avec pour conséquence la comptabilisation d'une dépréciation des actifs d'un montant de 3,4 Mds €, en plus du montant de dépréciation de 9,6 Mds € comptabilisé au 31/12/2015.

Au 31/12/2019, de nouveaux indices de variation de valeur ont été identifiés et un nouveau test a été réalisé. Ce test n'a pas conduit à modifier la valeur nette des actifs de référence.

Les éléments détaillés de ce test sont présentés au paragraphe 4.5 « Test de valeur des actifs immobilisés ».

2.3 GRÈVES DE DECEMBRE 2019

Un mouvement social, débuté le 5 décembre 2019, en opposition au projet de réforme ferroviaire et plus particulièrement au projet de réforme du système des retraites, a conduit à 27 jours de grève à fin décembre 2019.

3 AUTRES ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Nomination du Président SNCF Réseau

Patrick Jeantet a quitté ses fonctions de président du conseil d'administration de SNCF Réseau en janvier 2020.

Luc Lallemand prendra ses fonctions de Président directeur général de SNCF Réseau au 1^{er} mars 2020, l'intérim étant assuré par Alain Quinet, directeur général délégué.

Mise en œuvre de la réforme ferroviaire :

Cf partie faits marquants ci-dessus.

Publication de l'avis de l'Autorité de Régulation des Transports (ART) relatif à la tarification de l'Horaire De Service (HDS) 2021

L'ART a rendu le 6 février 2020 son avis sur la tarification de l'HDS 2021-2023 en rejetant l'indexation proposée par SNCF Réseau de la tarification de ses activités conventionnées. SNCF Réseau a 3 mois pour proposer une nouvelle tarification à l'ART qui disposera à son tour d'un délai d'un mois pour rendre son nouvel avis. SNCF Réseau ne considère pas cet avis comme un indice de variation de valeur à intégrer au test de valeur.

Protocoles d'accord lignes dessertes fines sur région Grand-Est et centre Val-de-Loire

L'Etat et les Régions Grand-Est et Centre Val-de-Loire ont signé le 20 février 2020, en présence de SNCF Réseau, deux protocoles d'accord sur l'avenir des lignes de desserte fine du territoire de ces deux Régions. Ces protocoles structurent ces lignes en trois groupes distincts, un groupe de lignes ayant vocation à être réintégrées au réseau structurant dont SNCF Réseau

finance le renouvellement, un groupe de lignes toujours cofinancées par les CPER, et un groupe de lignes reprises intégralement par ces deux Régions pour leur maintenance et leur renouvellement selon les principes posés par l'article 172 de la loi d'orientation des mobilités. Ces deux Régions s'engagent parallèlement à augmenter leurs offres de transport régionales. Ces accords seront exécutoires après accord des organes compétents dans un délai prévu de trois mois par les protocoles.

Suppression des indices IBOR

La « directive Benchmark » (Règlement UE 2016/1011), entrée en vigueur au 1^{er} Janvier 2018, impose de nouvelles règles de détermination des taux de référence interbancaires, par recours à une méthode de « taux calculé », basée sur des transactions réelles. Elle rend caduque l'utilisation des taux LIBOR, EONIA et EURIBOR et entraîne leur disparition.

La nouvelle réglementation Benchmark s'applique en pratique à compter du 1^{er} janvier 2020 compte tenu du délai de 2 ans accordé pour sa mise en place, avec l'utilisation des nouveaux indices créés (SOFR, ESTER etc...) respectant la nouvelle réglementation.

Conformément à la phase 1 de l'amendement à IFRS 9 dans le cadre de la clôture au 31/12/2019, la réforme de l'IBOR n'a pas d'incidence sur le caractère hautement probable des transactions futures, ni sur l'efficacité des relations de couverture. Le traitement des relations de couverture post réforme fera l'objet d'un amendement complémentaire de l'IASB.

4 ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS

4.1 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES, CORPORELLES ET DROITS D'UTILISATION

4.1.1 Immobilisations incorporelles

Les actifs incorporels comprennent les logiciels acquis ou créés et les procédés industriels.

Les logiciels acquis à titre onéreux sont enregistrés à leur coût d'acquisition, correspondant au prix d'achat majoré des frais accessoires nécessaires à leur mise en service.

Les logiciels et procédés industriels développés en interne sont inscrits à l'actif pour leur coût de production dès lors qu'ils remplissent les critères définis dans la norme IAS 38.

Les dépenses ultérieures sont immobilisées si elles accroissent les avantages économiques futurs de l'actif spécifique auxquelles elles se rapportent et si ce coût peut être imputé de façon fiable à l'actif. Les coûts associés à la recherche avant conception détaillée de l'application ainsi qu'au maintien en fonctionnement des logiciels sont comptabilisés en charges au fur et à mesure qu'ils sont encourus.

La valeur nette des immobilisations incorporelles au 31 décembre 2019 s'analyse comme suit :

en millions d'euros	31/12/2019			31/12/2018		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Concessions, brevets, logiciels	587	-478	109	515	-445	70
Autres immobilisations incorporelles	137	-137	0	137	-125	13
Immobilisations incorporelles en cours	242	0	242	199	0	199
TOTAL	966	-616	350	851	-569	282

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

en millions d'euros	Concessions, brevets, logiciels	Autres immobilisations incorporelles	Immobilisations incorporelles en cours	Total
	Valeur nette comptable au 01/01/2018	92	86	142
Acquisitions	0	1	101	103
Cessions	-0	-	-	-0
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-61	-15	-	-76
Pertes de valeur	-13	-9	-	-22
Variations de périmètre	-	-	-	-
Ecart de conversion	-	-	-	-
Mise en service et autres variations	53	-51	-44	-42
Valeur nette comptable au 01/01/2019	71	13	199	282
Acquisitions	0	-	101	101
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-35	-13	-	-48
Pertes de valeur	-	-	-	-
Mise en service et autres variations	74	-	-58	16
Valeur nette comptable au 31/12/2019	109	0	242	351

Les acquisitions de l'exercice 2019 comprennent principalement les logiciels produits en interne, mis en service, ou toujours en cours de développement.

Le montant des immobilisations incorporelles mises en service s'élève à 74 M€ pour l'exercice 2019 contre 44 M€ en 2018.

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

en millions d'euros	31/12/2019		01/01/2019	
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Net
Constructions	414	-92	322	382
Matériel de transport	69	-25	44	51
Autres	-	-	-	-
Total	484	-118	366	433

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

L'évolution du poste se décompose ainsi :

en millions d'euros	Constructions	Matériel de transport	Autres	Total
Valeur nette comptable au 01/01/2019	382	51	-	433
Acquisitions	37	29	-	66
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-96	-37	-	-133
Valeur nette comptable au 31/12/2019	322	43	-	366

Contrats de location non retraités :

Les contrats non retraités conformément aux exemptions prévues par la norme IFRS 16 concernent essentiellement du matériel de chantier loué sur une période inférieure à 12 mois.

en millions d'euros	31/12/2019
Loyers court terme	-45
Loyers sur biens de faible valeur	-3
Loyers variables	-
Locations non éligibles IFRS 16 - autres	-
Loyers non éligibles	-47

4.1.3 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont constituées pour l'essentiel des infrastructures du réseau ferré national. Elles sont évaluées à leur coût d'acquisition ou à leur coût de production.

Infrastructures ferroviaires

Le coût de production des opérations réalisées en maîtrise d'ouvrage directe est constitué des études, travaux, acquisitions et indemnités foncières et des frais directs de fonctionnement.

La production comptabilisée sur un projet est immobilisée à l'actif du bilan à partir de la phase « avant-projet », les études préliminaires restant comptabilisées en charges.

La période d'incorporation des coûts débute à la date à laquelle la direction a pris la décision, justifiée sur les plans technique et financier, de produire l'immobilisation destinée à générer des avantages économiques futurs. La période d'incorporation des coûts s'achève lorsque le niveau d'utilisation prévu est atteint, soit à l'issue de la " phase réalisation". Le fait générateur de la mise en service comptable des immobilisations ferroviaires est la date du procès-verbal de réception et mise à disposition des ouvrages au mainteneur, à défaut la date de mise en service commerciale peut être retenue.

Le coût de production des travaux réalisés en Partenariats Publics Privés (PPP) ou concession est comptabilisé à l'avancement physique des travaux sur base du pourcentage d'avancement communiqué par les partenaires ou concessionnaire. Il est constitué de la somme des redevances facturées par les partenaires ou concessionnaire augmentée de la valeur actualisée des redevances restant à payer, à laquelle est appliqué le pourcentage d'avancement.

SNCF Réseau comptabilise une provision relative au risque de non aboutissement des projets en cours. Cette provision est calculée pour les projets qui n'ont pas été enregistrés. Par ailleurs, si un fait générateur exceptionnel remet en cause l'aboutissement d'un projet, l'immobilisation en cours est dépréciée à 100%. Les dépréciations sont calculées nettes de subventions méritées, afférentes aux projets concernés. Par ailleurs, lorsque l'abandon d'un projet en cours est avéré, les coûts correspondants sont transférés en charge. Le cas échéant, les subventions correspondantes sont transférées en produit.

Immeubles de placement

Les immeubles de placement sont les biens immobiliers détenus par le groupe en vue d'en retirer des loyers ou de valoriser le capital.

Les immeubles de placement sont évalués au coût d'acquisition et amortis linéairement, sur leurs durées d'utilité respectives.

La valeur nette des immobilisations corporelles au 31 décembre 2019 se décompose comme suit :

en millions d'euros	31/12/2019			31/12/2018		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immeubles de placement	312	-24	288	322	-24	298
Terrains et constructions	12 098	-4 533	7 566	11 677	-4 303	7 374
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	55 702	-23 089	32 614	53 216	-22 031	31 185
Installations Techniques Matériel et Outillage (ITMO) et autres	7 869	-1 291	6 578	7 808	-1 111	6 697
Electrification, télécommunication, signalisation	16 723	-9 742	6 982	16 248	-9 182	7 066
Matériel de transport	985	-865	120	981	-859	121
Immobilisations corporelles en cours	13 729	-20	13 710	11 671	-33	11 637
TOTAL	107 420	-39 563	67 857	101 924	-37 544	64 380

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

en millions d'euros	Immeubles de placement	Terrains et constructions	Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	ITMO et autres	Electrification, télécommunication, signalisation & autres	Matériel de transport	Immobilisations corporelles en cours	Total
Valeur nette comptable au 01/01/2018	309	7 904	29 548	6 845	7 480	164	12 390	64 640
Acquisitions	-	-	-	2	-	-	5 080	5 082
Cessions	-10	-3	-	-0	-0	-	-	-13
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-1	-169	-1 094	-185	-566	-14	4	-2 026
Pertes de valeur	-	-751	-2 096	-28	-472	-30	-	-3 378
Mise en service et autres variations	-	395	4 828	64	624	1	-5 836	75
Valeur nette comptable au 31/12/2018	298	7 374	31 185	6 697	7 066	121	11 637	64 380
Acquisitions	-	-	-	1	-	-	5 529	5 531
Cessions	-9	-1	-	-0	-0	-	-	-10
Dotations nettes aux amortissements et aux provisions	-1	-198	-1 084	-182	-566	-12	14	-2 029
Variation de périmètre	-	6	-	0	0	-	-6	0
Mise en service et autres variations	-	384	2 512	62	482	10	-3 465	-14
Valeur nette comptable au 31/12/2019	288	7 565	32 614	6 578	6 982	120	13 710	67 857

Le détail des dotations aux amortissements est donné en note 4.1.5 ci-après.

Le montant des immobilisations corporelles mises en service s'élève à 3 450 M€ :

- 3 046 M€ de projets ferroviaires ;
- 248 M€ au titre de l'activation des intérêts financiers ;
- 3 M€ au titre des Partenariats Public Privé (PPP), pour Sud Europe Atlantique (SEA);
- 153 M€ de projets divers dont du matériel ferroviaire, de l'outillage et d'autres projets de fonctionnement.

4.1.4 Investissements

Les flux d'investissement se décomposent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Immobilisations corporelles	-5 317	-4 801
Immobilisations incorporelles	-101	-103
Intérêts d'emprunts capitalisés	-208	-222
Total acquisitions	-5 625	-5 125
Variation des dettes sur immobilisations	54	52
Flux d'investissement corporels et incorporels	-5 572	-5 073

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations incorporelles de l'exercice comprend 101 M€ de production immobilisée sur projets informatiques.

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations corporelles pour l'exercice s'élève à 5 317 M€ et comprend 5 145 M€ de production immobilisée.

Ces dépenses d'investissement en immobilisations corporelles comprennent principalement :

- 5 091 M€ de dépenses d'investissement infrastructure qui se décomposent principalement en :
 - o 4 928 M€ de production directe ;
 - o 90 M€ d'opérations de gros entretien ;
 - o 153 M€ d'acquisitions directes ;
 - o -7 M€ d'avances et acomptes ;
 - o -72 M€ d'abandons de projets.
- 226 M€ d'autres investissements (matériels roulants, matériels et outillage).

Des réclamations ont été reçues par SNCF Réseau au titre des exercices 2015 à 2018 pour les PPP BPL et SEA. Ces réclamations sont, en grande partie, contestées par SNCF Réseau et seule la partie acceptée a fait l'objet d'une comptabilisation.

4.1.5 Dotations aux amortissements

Immobilisations incorporelles

Les actifs incorporels, composés essentiellement de logiciels et des procédés industriels, sont amortis en linéaire sur leur durée d'utilité estimée, généralement inférieure à cinq ans.

Immobilisations corporelles

SNCF Réseau dispose pour le domaine infrastructure d'une nomenclature de composants. Cette nomenclature comprend onze familles déclinées en une centaine de composants. Les voies font notamment l'objet d'une approche détaillée par groupe UIC (indicateur international de trafic de ligne).

SNCF Réseau a défini une durée d'amortissement pour chaque composant de sa nomenclature. Les amortissements sont calculés en mode linéaire. Les durées, définies sur la base de préconisations des experts techniques de chaque domaine étudié sont, en résumé, les suivantes :

Terrains	Non amortis
Aménagement des terrains	20 à 30 ans
Constructions	15 à 50 ans
Aménagement des constructions	10 ans
Terrassements	10 ans
Voies	20 à 100 ans
Installations d'énergie électrique	10 à 75 ans
Signalisation	15 à 50 ans
Télécommunications	5 à 30 ans
Passages à niveaux	15 ans
Ouvrages d'art	30 à 70 ans
Locomotives	30 ans
Agencements, installations générales	10 à 15 ans
Matériel et outillage	5 à 20 ans
Mobilier et matériel de bureau	5 à 7 ans
Informatique et télécommunications	3 à 5 ans
Véhicules automobiles	5 ans

Les dotations aux amortissements se détaillent de la façon suivante :

en millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018	Variation
Dotations aux amortissements incorporels	-48	-77	29
Dotations aux amortissements corporels	-2 043	-2 029	-14
Dotations aux amortissements droits d'utilisation	-93	-	-93
Dotations aux amortissements	-2 184	-2 107	-77

La variation des dotations nettes aux amortissements est en partie due à la mise en application au 1^{er} Janvier 2019 de la norme IFRS 16 (93 M€).

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

La dotation aux amortissements des actifs SEA s'élève à 121 M€ au 31 décembre 2019.

4.2 SUBVENTIONS SUR PROJETS D'INVESTISSEMENT

SNCF Réseau reçoit des subventions dans le cadre des conventions de financement des projets d'investissement conclus avec des tiers (État, Collectivités locales, Régions, ...).

Elles suivent la même règle comptable que les dépenses et sont enregistrées :

- au compte de résultat dans le compte de produit spécifique « subventions d'exploitation » et sont présentées en moins de l'agrégat Achats et charges externes quand elles couvrent les dépenses d'exploitation (études générales, études préliminaires),
- au passif du bilan en passifs non courants lorsqu'elles couvrent des dépenses immobilisées. Ces subventions sont ensuite virées au compte de résultat au même rythme que les amortissements pratiqués sur les immobilisations en service. Pour les terrains non amortissables, SNCF Réseau retient la durée moyenne d'amortissement des actifs attachés à ces terrains.

Les modalités de paiement de ces subventions diffèrent selon les projets d'investissements et l'identité du payeur. Elles sont versées selon un échéancier prévu dans la convention de financement ou selon l'avancement réel des travaux.

A chaque arrêté comptable et pour chaque projet, les appels de subventions réalisés sont rapprochés du montant des dépenses comptabilisées. Des ajustements sont alors réalisés et enregistrés soit à l'actif en « subventions à appeler », soit au poste « subventions » des passifs courants pour les « subventions appelées d'avance ». Ces ajustements ont pour objectif de reconnaître le montant de la « subvention méritée ».

Les « subventions méritées » relatives aux contrats de PPP ou concession sont comptabilisées en fonction du pourcentage d'avancement des travaux, parallèlement à la production en cours.

4.2.1 Synthèse des subventions non courantes

en millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Subventions de développement sur immobilisations en cours	5 156	4 193
Subventions de développement sur immobilisations en service*	21 478	21 220
Subventions de régénération sur immobilisations en service*	3 484	3 338
Subvention de régénération 2019	537	-
Subvention de régénération 2018	-	274
Total	30 655	29 025

(*) Nettes de reprises

Les subventions de régénérations concernent les fonds de concours de l'Etat.

Subventions de développement sur immobilisations en cours

Les subventions au 31 décembre 2019 s'élèvent à 5 156 M€.

Les mouvements de la période se décomposent comme suit :

en millions d'euros	Montant Brut au 31/12/2018	Augmentation	Mise en service	Reclassement	Montant Brut au 31/12/2019
Subventions sur immobilisations en cours	4193	2 045	-1 046	-37	5 156

Subventions de développement sur immobilisations en service

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

en millions d'euros	Immobilisations incorporelles	Terrains et constructions	Voies, terrassement, ouvrages d'art et passages à niveaux	ITMO, électrification, télécom & autres	Total
Valeur nette comptable au 31/12/2018	51	2 264	14 995	3 909	21 220
Mises en service de subventions sur l'exercice	-65	11	779	321	1 046
Variation de périmètre	-	-	-	-	-
Cession/Mise au Rebus	-	-	-	-	-
Quote part de subvention virée au résultat	3	-150	-328	-313	-788
Autres	11	6	-10	-7	-
Valeur nette comptable au 31/12/2019	0	2 131	15 436	3 910	21 478

Subventions de régénération

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

en millions d'euros

Année de mise en service	Date de mise en service	Durée de reprise	Montant en service	Cumul reprise	Montant net au 31/12/2019
2004	01/07/2004	38	675	-274	401
2005	25/03/2005	42	574	-201	373
2006	09/05/2006	42	878	-284	594
2007	21/03/2007	35	734	-267	467
2008	17/04/2008	33	69	-33	36
2009	17/01/2009	42	844	-256	588
2010	22/01/2010	38	436	-157	279
2011	01/01/2011	51	20	-15	5
2012	01/01/2012	28	255	-109	146
2013	01/01/2013	41	75	-22	53
2017	01/01/2017	38	126	-10	116
2018	01/01/2018	38	170	-9	161
2019	01/01/2019	38	274	-7	267
Total			5 130	-1 646	3 484

service et 128 M€ au titre des subventions de régénération en service.

4.2.2 Synthèse des subventions courantes

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

en millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Subventions d'exploitation appelées d'avance	156	121
Subventions d'investissement appelées d'avance	2 476	1 677
Total	2 632	1 798

4.2.3 Subventions d'investissements reçues

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

en millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Appels de subventions	2 583	2 034
Variation des créances sur subventions	15	12
Subventions d'investissement reçues	2 598	2 046

4.2.4 Reprises de subventions d'investissement

en millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018	Variation
Reprises de subventions d'investissement de développement	839	914	-76
Reprises de subv. de renouvellement et mises aux normes	128	121	7
Reprises de subventions d'investissement	967	1 035	-68

Les reprises de subventions d'investissement correspondent à hauteur de 788 M€ aux subventions de développement en

4.3 DROIT D'UTILISATION ACCORDÉ AU CONCESSIONNAIRE

Dans le cadre du contrat de concession SEA, un passif appelé « Droit d'utilisation accordé au concessionnaire » a été comptabilisé pour un montant de 2 547 M€ au 31 décembre 2019 contre 2 598 M€ au 31 décembre 2018. Il représente la quote-part de l'investissement financé par le concessionnaire. Il est amorti sur la durée de la concession, augmentée de la durée de vie résiduelle des actifs concernés, soit 54 ans, pour un montant de 49 M€ en 2019.

4.4 RÉSULTAT DE CESSIONS D'ACTIFS

Les cessions immobilières et cessions d'actifs non directement liées à l'activité font partie des opérations isolées en dessous de la marge opérationnelle.

Le résultat de cessions correspond à la différence entre le prix de vente et la valeur nette comptable de l'immobilisation, ainsi que les éventuels coûts de libération des terrains cédés.

Au 31 décembre 2019, les résultats de cession d'actifs se détaillent de la façon suivante :

en millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018	Variation
Cession d'actifs incorporels	1	-0	1
Cession d'actifs corporels	67	60	7
Cession d'actifs financiers	-	-	-
Résultat de cession d'actifs	68	60	8

4.5 TEST DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

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

Pour réaliser ce test, les actifs sont regroupés en Unités Génératrices de Trésorerie (UGT), l'UGT étant le plus petit groupe d'actifs identifiables dont l'utilisation génère des entrées de trésorerie indépendantes. SNCF Réseau a distingué deux UGT : une UGT dite Infrastructure et une UGT dite Patrimoine.

VALORISATION DES ACTIFS DE L'UGT INFRASTRUCTUREPérimètre des actifs de l'UGT Infrastructure

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

Indices de perte/reprise de valeur

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

- évolution du modèle économique ou du contrat de performance avec l'Etat,
- définition d'une nouvelle trajectoire de dépenses de maintenance et notamment de régénération,
- évolution significative du système de tarification du réseau,
- modification importante du modèle de financement de l'entreprise, ou de projets significatifs,
- réforme sociale au sein de l'entreprise,
- obsolescence ou dégradation physique des actifs non prévue par les plans d'amortissement,
- changements importants dans le degré ou le mode d'utilisation de l'actif,
- évolution des taux d'intérêt de marché.

Dépréciation

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

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

La valeur recouvrable des actifs de l'UGT Infrastructure est constituée par leur valeur d'utilité (il n'existe pas de prix de vente net de ces actifs), c'est-à-dire la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs estimés attendus de l'utilisation continue de ces actifs et de leur sortie à la fin de leur durée d'utilité.

Le taux d'actualisation retenu est évalué à partir de la structure, du coût de la ressource et des risques auxquels sont soumis d'autres gestionnaires d'infrastructure régulés comparables à SNCF Réseau.

VALORISATION DES IMMEUBLES DE PLACEMENT (UGT PATRIMOINE)

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

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

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

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

A chaque clôture des comptes, SNCF Réseau apprécie s'il existe un indice montrant que les actifs ont pu perdre/repandre de la valeur. Lorsqu'il existe, un test de dépréciation est effectué et une provision est comptabilisée le cas échéant. Si le test conduit à une valeur nette comptable de l'UGT inférieure à la valeur recouvrable et dans le cas où une dépréciation a été comptabilisée initialement, alors il est procédé à une reprise de dépréciation à hauteur de la valeur recouvrable.

La dépréciation, ainsi calculée et répartie, modifie le plan d'amortissement futur des actifs.

Test de valeur des actifs de l'UGT Infrastructure

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

En 2018, l'adoption le 14 juin 2018 de la loi d'habilitation pour un nouveau pacte ferroviaire, de même que diverses déclarations du gouvernement, concernant notamment une évolution des modalités d'indexation des péages de SNCF Réseau, avaient constitué de nouveaux indices de variation de valeur. En conséquence un nouveau test avait été réalisé sur la base des informations disponibles issues :

- Du cadre de référence de la trajectoire économique et financière du GPF et de sa déclinaison pour SNCF Réseau qui a été présentée pour information au conseil d'administration du 25 juillet 2018,
- Des échanges avec l'Etat qui ont permis de définir les éléments structurants de la trajectoire tels que repris ci-après.

Ce test avait conduit à la comptabilisation d'une dépréciation complémentaire de 3,4 Mds €.

Au 31/12/2019, les évolutions réglementaires suivantes constituent des indices de variation de valeur :

- Publication en septembre 2019 des modalités de mise en œuvre de la loi Didier promulguée le 7/07/14 et relative au partage des responsabilités et des charges financières concernant l'entretien des ouvrages d'art.
- L'interdiction programmée de l'utilisation du glyphosate annoncée par le gouvernement, illustrée par la loi Egalim du 30/10/2018, concernant le domaine de l'agriculture, et la mise en place d'une mission parlementaire en 2019 en charge de la stratégie de la sortie totale du glyphosate. La mise en œuvre de cette évolution réglementaire a été confirmée par le Président de SNCF pour mettre fin à l'utilisation du glyphosate en 2021.

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.

De même, les discussions engagées avec l'Etat concernant le nouveau contrat de performance pour la période 2020-2029 ne sont pas suffisamment avancées pour pouvoir être prises en compte dans le test de la clôture au 31/12/2019, des arbitrages structurants restant à réaliser notamment quant à la consistance du réseau.

Il est précisé que l'ART a rendu le 06/02/2020 un avis non conforme concernant l'indexation de la tarification des activités conventionnées au titre de l'HDS 2021-2023, tarification publiée le 13/12/2019.

SNCF Réseau dispose à compter de cette date d'un délai de 3 mois pour proposer une nouvelle tarification à l'ART qui disposera à son tour d'un délai d'un mois pour rendre son nouvel avis.

Un nouveau test de valeur a donc été réalisé sans prise en compte de ces trois derniers éléments pour les raisons invoquées ci-dessus pour chacun d'entre eux.

Le périmètre du test de l'UGT Infrastructure a été adapté aux opérations de transferts d'actifs réalisées au 01/01/2020 (cf ci-avant Faits marquants relatifs à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire). Le test de valeur de l'UGT Infrastructure a été réalisé hors actifs gares transférés au 01/01/2020 représentant une valeur nette comptable de 0,9 Md€. La valeur recouvrable de ces actifs transférés a été documentée en lien avec la valeur retenue telle que convenue entre les parties dans le traité d'apport et visée par le rapport des commissaires aux apports, étant entendu qu'il a été considéré que la réunion des actifs gares issus de Mobilités et ceux issus de Réseau ne générerait pas de synergie ni de « di synergie » ou qu'en tout état de cause ces effets n'étaient pas mesurables au 31/12/2019.

Les tests de valeur réalisés au 31/12/2019 ont permis de confirmer les valeurs nettes comptables des actifs, de l'UGT Infrastructure d'une part, des actifs gares transférés, d'autre part, compte tenu des dépréciations précédemment comptabilisées.

Il est toutefois précisé que la valeur recouvrable dépend notamment de la mise en œuvre par l'Etat de l'ensemble des

moyens et engagements nécessaires pour la soutenir ainsi que de la capacité de l'entreprise à atteindre ses plans de productivité. La réalité ainsi que certaines hypothèses futures pourront diverger de manière sensible des estimations retenues.

La valeur nette comptable des actifs de l'UGT Infrastructure, hors actifs gares, s'élève ainsi au 31/12/2019 à 31,6 Md€ contre 31,0 Mds € au 31/12/2018, après dépréciation comptabilisées aux clôtures précédentes. Ces actifs recouvrent les lignes en service ainsi que les travaux de régénération en cours.

Les autres immobilisations en cours (1,9 Mds€ au 31 décembre 2019 contre 1,8 Md€ au 31 décembre 2018) concernent des investissements de capacité en cours de développement dont la valeur est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique.

Les éléments méthodologiques pour déterminer la valeur recouvrable au 31/12/2019, ainsi que les différentes hypothèses clés sont rappelées ci-après :

La méthodologie retenue a été identique à celle appliquée lors du précédent test de valeur (2018).

Il est rappelé que les flux prévisionnels actualisés sont calculés sur les sept années restantes de la trajectoire économique issue du contrat de performance 2017-2026 avec l'Etat mis à jour des nouveaux éléments d'information disponibles, prolongées 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 1,7% les valeurs de l'année normative 2030. Et représente 88% 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 5,15 % contre un taux de 5,3 % en 2018.

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'Etat, issus de la dernière trajectoire économique et financière présentée en conseil d'administration et qui concernent :

- Evolution 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'Etat 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 coût directement imputable à compter de la tarification 2019,
- Des investissements additionnels, par rapport au contrat de performance, programmés à compter de 2020, de l'ordre de 200 M€ par an (euros constants 2016 dans la

trajectoire de juillet 2018). 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 hausse par rapport à la chronique du contrat de performance, pour atteindre des montants annuels de 988 M€. Ces subventions sont issues de l'affectation par l'Etat de tout ou partie des dividendes perçus de SNCF sur le résultat de ses filiales, et complétée le cas échéant par la rétrocession d'une quote-part de produit de l'intégration fiscale du groupe public ferroviaire (GPF) et/ou de cessions. La chronique des montants de subventions d'investissement de régénération pris en compte est alignée avec la trajectoire économique et financière du Groupe SNCF, elle-même présentée à son conseil de surveillance en juillet 2018.

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.

Les analyses de sensibilité réalisées dans le cadre du test au 31/12/2019 ressortent de la façon suivante :

Sensibilité aux paramètres de valorisation :

Une variation de +/- 10 points de base du taux d'actualisation représente une variation de -/+1,2 Md€ de valeur recouvrable.

Une variation de +/- 10 points de base du taux de croissance à l'infini entraîne une variation de +0,9Md€.

Sensibilité aux flux de trésorerie sur la période 2017-2030 (y compris effet IS) :

Une variation de +/- 100 M€ de dépenses nettes de régénération annuelles représente une variation de -/+ 2,1 Mds € de la valeur recouvrable. Cette valeur est fournie à titre indicatif car, au-delà d'un certain seuil, l'impact de l'évolution des dépenses de renouvellement sur la valeur recouvrable des actifs n'est pas linéaire et ces impacts peuvent être significatifs sur le coût de la maintenance, le trafic et donc les péages.

Une variation de +/- 100 M€ par an des péages ou des concours de l'Etat représente une variation de +/- 1,9 Md € de la valeur recouvrable.

4.6 BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT OPÉRATIONNEL

en millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Stocks et en-cours	15	6
Créances d'exploitation	-100	-143
Dettes d'exploitation	485	194
Incidence de la variation du BFR dans l'état des flux de trésorerie consolidés	400	58

4.6.1 Stocks et en-cours

Les stocks sont évalués au coût de revient ou à leur valeur nette de réalisation si celle-ci est inférieure. Le coût de revient correspond au coût d'acquisition ou au coût de production. Ce dernier comprend tous les coûts d'acquisition, coûts de transformation et autres coûts encourus pour amener les stocks à l'endroit et dans l'état où ils se trouvent.

Les stocks sont calculés selon la méthode du coût moyen pondéré.

Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur ancienneté, de leur taux de rotation et de leur durée de vie économique.

Au 31 décembre 2019, les stocks se décomposent comme suit :

en millions d'euros	Brut	31/12/2019 Dépréciation	Net	31/12/2018 Net	Variation
Matières premières	518	-103	415	429	-14
Produits finis	81	-	81	85	-4
En-cours de production	17	-	17	21	-5
Stocks et en-cours	616	-103	513	536	-23

en millions d'euros	31/12/2018	Dotation	Reprise	Reclassement	31/12/2019
Matières premières et fournitures - dépréciation	100	19	16	-	103
Dépréciations de stocks	100	19	16	-	103

4.6.2 Créances d'exploitation et autres comptes débiteurs

Lors de leur entrée au bilan, les créances sont valorisées à leur juste valeur qui correspond à la valeur nominale hormis celles à long terme pour lesquelles les effets de l'actualisation sont significatifs. Les créances sont par la suite évaluées selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Une dépréciation est pratiquée lorsque la valeur d'inventaire est inférieure à la valeur comptable.

Les créances sont dépréciées en fonction du risque de non recouvrement basé sur des analyses individuelles et/ou statistiques.

Les créances d'exploitation se décomposent comme suit :

en millions d'euros	Brut	31/12/2019 Dépréciation	Net	31/12/2018 Net	Variation
Clients et comptes rattachés	1 333	-41	1 292	1 273	19
Créances sur l'Etat et les collectivités	596	-	596	586	11
Autres créances d'exploitation	499	-2	497	573	-76
<i>Dont Fournisseurs avoirs à recevoir et avances</i>	<i>106</i>	<i>-</i>	<i>106</i>	<i>95</i>	<i>11</i>
Montant net des créances d'exploitation	2 429	-43	2 385	2 432	-47

03 – Comptes Consolidés

Les créances clients et comptes rattachés se composent essentiellement des créances sur péages pour 1000 M€ au 31 décembre 2019.

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

Les dépréciations des créances clients et des autres créances d'exploitation ont varié comme suit sur 2019 et 2018 :

en millions d'euros	31/12/2018	Dotaton	Reprise	31/12/2019
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-43	-22	25	-41
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-1	-1	1	-2
Total	-44	-24	25	-42

en millions d'euros	31/12/2017	Dotaton	Reprise	31/12/2018
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-57	-91	105	-43
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-1	-	-	-1
Total	-58	-91	105	-44

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

en millions d'euros	Non échus	Dépréciés	Echus non dépréciés				Total
			< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
31/12/2019	1 268	41	-19	5	34	4	1 333
31/12/2018	982	46	252	20	27	-11	1 316

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

4.6.3 Subventions à recevoir

Une subvention à recevoir est comptabilisée lorsque, pour un projet, la part appelée des fonds est inférieure au pourcentage d'avancement du projet à la date de clôture des comptes.

Les subventions à recevoir se décomposent ainsi :

en millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Subventions à encaisser	526	609
Subventions à appeler	1 605	769
Provisions pour dépréciations	-52	-46
Total	2 079	1 332

Les subventions à encaisser se détaillent de la façon suivante (en valeur brute) :

en millions d'euros	Non échus	Dépréciés	Echus non dépréciés				Total
			< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
Au 31 décembre 2019	127	52	87	14	13	232	526
Au 31 décembre 2018	182	46	-13	-	27	367	609

Les subventions échues non dépréciées à plus de 12 mois au 31 décembre 2019 concernent principalement les Collectivités territoriales pour 64 M€ et l'Agence de Financement des Infrastructures Transport de France (AFITF) pour 141 M€.

4.6.4 Dettes d'exploitation et autres comptes créditeurs

Les dettes d'exploitation sont comptabilisées à leur valeur nominale, à l'exception des dettes dont l'échéance est supérieure à un an, qui sont actualisées si l'effet de l'actualisation est significatif.

Les dettes d'exploitation se répartissent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018	Variation
Fournisseurs et comptes rattachés	2 622	2 416	206
<i>dont dettes sur acquisitions d'immobilisations</i>	287	317	-31
Avances et acomptes reçus sur commande	520	278	242
<i>dont avances reçues sur cession d'immobilisations</i>	1	2	-1
Dettes sociales	564	608	-44
Dettes sur l'Etat et les collectivités	410	444	-34
Autres dettes d'exploitation	18	22	-4
Produits constatés d'avance	845	836	10
Total des dettes d'exploitation	4 978	4 603	376

La variation des fournisseurs et comptes rattachés fait suite à une très forte activité de réception de facture au mois de décembre 2019.

La variation des avances et acomptes reçus sur commande s'explique par des avoirs à émettre sur les péages suite à la grève de décembre 2019.

4.7 PROVISIONS

Des provisions sont comptabilisées lorsque, à la clôture de l'exercice, il existe une obligation de SNCF Réseau à l'égard d'un tiers résultant d'un événement passé dont le règlement devrait se traduire par une sortie de ressources.

Cette obligation peut être d'ordre légal, réglementaire ou contractuel. Elle peut également découler de pratiques ou d'engagements externes ayant créé une attente légitime des tiers concernés sur le fait que SNCF Réseau assumera certaines responsabilités.

L'estimation du montant figurant en provisions correspond à la sortie de ressources qu'il est probable que SNCF Réseau doit supporter pour éteindre son obligation. Si aucune évaluation fiable de ce montant ne peut être réalisée, aucune provision n'est comptabilisée. Une information en annexe est alors fournie.

Les provisions sont actualisées lorsque l'effet de l'actualisation est significatif. Le taux d'actualisation utilisé est déterminé par référence à un taux de marché à la date de clôture fondé sur les obligations d'entreprises de première catégorie et de maturité comparable à l'échéance estimée de la provision.

Les passifs éventuels correspondent à des obligations potentielles résultant d'événements passés dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance d'événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle de SNCF Réseau ou des obligations probables pour lesquelles la sortie de ressources ne l'est pas. A l'exception de ceux éventuellement reconnus dans le cadre d'un regroupement d'entreprises, les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Ils font l'objet d'une information en annexe.

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

en millions d'euros	01/01/2019	Dotations	Reprise utilisée	Reprise non utilisée	31/12/2019	dont courant	dont non courant
---------------------	------------	-----------	------------------	----------------------	------------	--------------	------------------

Risques fiscaux, sociaux et douaniers	29	20	-4	-9	35	-	35
Risques environnementaux	163	8	-4	-7	161	-	161
Litiges et risques contractuels	64	44	-10	-20	78	1	78
Autres	1	1	-	-1	1	1	-0
Total provisions	257	75	-18	-38	275	1	274

4.7.1 Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers

SNCF Réseau comptabilise des provisions pour risques fiscaux, sociaux ou douaniers quand il se retrouve obligé au titre d'un événement passé à l'égard respectivement des instances fiscales, du personnel et des organismes sociaux ou des douanes. SNCF Réseau provisionne les redressements fiscaux s'il juge que la sortie de ressources est probable.

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

- Jugement du Conseil de prud'hommes de Paris

Le 21 septembre 2015, le Conseil de Prud'hommes de Paris a rendu des décisions relatives aux recours déposés par d'anciens salariés marocains. L'Entreprise en a tiré les conséquences dans ses comptes sur la base des condamnations prononcées. Un appel a été formé, suspendant l'exigibilité des condamnations prononcées : en mai 2017 les premières séries d'affaires ont été plaidées devant la Cour d'appel et le délibéré a été rendu le 31 janvier 2018.

La provision a été reprise suite au remboursement effectué à SNCF Mobilités.

Une provision complémentaire est constituée au fur et à mesure des nouveaux recours déposés devant le Conseil des Prud'hommes.

- Provision pour risque URSSAF

Un contrôle a été initié par l'URSSAF sur le périmètre du GPF en janvier 2019, portant sur les exercices 2016, 2017 et 2018.

Dans le cadre de ces opérations, les cotisations du régime général et du régime spécial ont fait l'objet d'une vérification.

Les vérifications ont porté en priorité sur les thèmes suivants : auto - entrepreneurs, indemnités de rupture, frais professionnels, réduction Fillon, bon cadeaux, litiges prudhommaux et exonération de cotisations.

Les lettres de notification ont été reçues fin décembre 2019.

Une provision a été comptabilisée dans les comptes en conséquence.

4.7.2 Provisions à caractère environnemental

Cette provision couvre les charges liées à la protection de l'environnement, la remise en état et au nettoyage des sites. Elle comprend notamment une provision pour risque liée à l'élimination des traverses créosotées et des appareils contenant du polychlorobiphényle.

Le décret du gouvernement français du 3 juin 2011 relatif à la protection de la population contre les risques sanitaires liés à une exposition à l'amiante dans les immeubles bâtis, entré en vigueur le 1er février 2012, devait être accompagné d'arrêtés d'application. Ces arrêtés ont été publiés fin décembre 2012 pour une date d'application au 1er janvier 2013. Ils définissent les critères d'évaluation de l'état de conservation des matériaux à repérer, le contenu du rapport de repérage des matériaux amiantés ainsi que le contenu de la fiche récapitulative du dossier technique amiante. Un plan d'action a été mis en œuvre visant à la conformité des diagnostics techniques amiante dans le délai prévu par le nouveau décret, soit d'ici à 2021.

Les montants comptabilisés au titre de la dépollution des sites reposent sur la meilleure estimation possible des diagnostics réalisés au moment de l'arrêt des comptes et sur la prise en considération de ces valorisations pour les risques connus et pour lesquels les diagnostics sont en cours.

Les montants comptabilisés au titre du désamiantage du matériel roulant correspondent aux prix estimés du désamiantage au terme de la vie du matériel. Ils sont déterminés à partir des prix actuellement facturés par les « ferrailleurs-désamianteurs ».

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

4.7.3 Provisions pour litiges et risques contractuels

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.

SNCF Réseau est impliqué dans plusieurs procédures juridiques et contentieuses non résolues dans le cadre de ses activités courantes.

Ces litiges sont provisionnés en fonction d'une estimation du risque encouru et de sa probabilité de réalisation.

Les reprises non utilisées proviennent principalement de l'extinction des risques liés à des litiges existants ou de l'ajustement de leur évaluation.

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.

- Accident Eckwersheim LGV

Le 14 novembre 2015, le déraillement d'une rame d'essai d'un TGV a fait 11 victimes et 42 blessés, à Eckwersheim en Alsace, sur la future ligne nouvelle Est Européenne.

Une provision au titre de la franchise « responsabilité civile » est constatée dans les comptes depuis l'accident.

- Déraillement à Culoz

Le 24 juillet 2006, un train travaux, composé de plusieurs éléments, pour partie appartenant à SNCF et à la société ETF, a déraillé au niveau du pont du Rhône entre CULOZ et VIONS. Un partage des rôles et responsabilités dans l'agrément du train travaux doit être établi entre SNCF, le constructeur et concepteur du train et le propriétaire. Il est envisageable de retenir une part de responsabilité pour la SNCF. La procédure est toujours en cours.

- Tunnel des Montets

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

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

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

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

5 CAPITAUX ET FINANCEMENT

5.1 DOTATION EN CAPITAL

Etablissement public à caractère industriel et commercial, SNCF Réseau n'a ni capital au sens juridique du terme, ni action et ne verse pas de dividendes.

Au moment de sa constitution, l'Etablissement disposait de 0,86 Md € de fonds propres en termes comptables, cette somme correspondant à l'écart de valorisation entre l'actif et le passif. L'Etat a ensuite accru ce capital initial par apports complémentaires jusqu'au début de l'année 2003.

A la date du 31 décembre 2019, le montant cumulé des dotations en capital s'établit à 9,8 Mds €. Au 01 janvier 2020, SNCF Réseau transformée en SA est dotée d'un capital de 500 M€.

5.2 ENDETTEMENT FINANCIER NET

5.2.1 Présentation de l'endettement financier net

La dette nette en normes IFRS de SNCF Réseau ou EFN se définit par la somme des emprunts courants et non courants,

- Augmentée :

- o Des dépôts de garantie reçus relatifs à des opérations de couverture de la dette,
- o De la juste valeur des dérivés passifs de couverture de la dette ou de trading («Juste valeur négative des dérivés passifs»),
- o Des dettes issues des contrats de partenariat public privé («Passifs PPP»),
- o Des dépôts de garantie reçus des contrats de location.

- Diminuée :

- o Des dépôts de garantie versés relatifs à des opérations de couverture de la dette,
- o De la juste valeur des dérivés actifs de couverture de la dette ou de trading («Juste valeur positive des dérivés»),
- o Des actifs financiers au coût amorti et à la juste valeur par résultat,
- o Des créances financières issues des conventions de financement des contrats de partenariat public et privé, ou liées au financement des grands projets d'investissement ferroviaire («Actifs PPP»),
- o De la trésorerie et des équivalents de trésorerie.
- o Des dépôts de garantie versés des contrats de location.

La dette nette IFRS exclut les éléments suivants :

- Les titres de participation du Groupe dans le capital des sociétés non consolidées,
- Les actifs et passifs de retraite qui relèvent de la norme IAS 19
- Les dettes issues des contrats de location sous IFRS 16.

Les instruments actifs ou passifs financiers sont classés en courant ou non courant selon l'échéance finale.

Les actifs ou passifs financiers dont l'échéance est inférieure à 12 mois à la date de clôture sont classés en courant.

La dette nette en valeur comptable IFRS s'élève à 51,9 Mds € contre 49,6 Mds € au 31 décembre 2018, soit une augmentation de 2,3 Mds €.

31/12/2019

	Qualification comptable								Juste valeur de la classe			
	Courant	Non courant	Total	Dette nette IFRS	A la juste valeur par capitaux propres	Au coût amorti	A la juste valeur par résultat	Qualifiés de couverture	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
en millions d'euros												
Prêts, créances et placements	1 142	694	1 836	1 836	-	1 836	-	-	1 836	1 142	694	-
Dérivés actifs	140	1 029	1 170	1 170	-	-	9	1 160	1 170	-	1 170	-
Créances PPP	268	2 250	2 518	2 518	-	2 518	-	-	2 518	-	2 518	-
Actifs financiers	1 551	3 973	5 524	5 524	-	4 354	9	1 160	5 524	1 143	4 381	-
Valeurs mobilières de placement	1 726	-	1 726	1 726	-	-	1 726	-	1 726	1 726	-	-
Disponibilités	900	-	900	900	-	-	900	-	900	900	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 627	-	2 627	2 627	-	-	2 627	-	2 627	2 627	-	-
Emprunts obligataires	4 407	48 748	53 155	53 155	-	53 155	-	-	62 416	-	62 416	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	21	524	545	545	-	545	-	-	591	-	591	-
Emprunts SNCF	25	658	683	683	-	683	-	-	885	-	885	-
Autres emprunts	3	28	31	31	-	31	-	-	31	-	31	-
Emprunts, dont	4 455	49 958	54 413	54 413	-	54 413	-	-	63 923	-	63 923	-
Emprunts non couverts	2 838	38 847	41 685	41 685	-	41 685	-	-	51 195	-	51 195	-
Emprunts avec couverture de flux de trésorerie	1 617	8 744	10 361	10 361	-	10 361	-	-	10 361	-	10 361	-
Emprunts avec couverture de juste valeur	-	2 368	2 368	2 368	-	2 368	-	-	2 368	-	2 368	-
Dérivés passifs	54	2 417	2 472	2 472	-	-	17	2 455	2 472	-	2 472	-
Trésorerie passive	28	-	28	28	-	28	-	-	28	28	-	-
Dettes de trésorerie dont	508	-	508	508	-	508	-	-	508	508	-	-
Dettes de trésorerie non couvertes	197	-	197	197	-	197	-	-	197	197	-	-
Dettes de trésorerie couvertes	311	-	311	311	-	311	-	-	311	311	-	-
Dettes PPP	279	2 353	2 631	2 631	-	2 631	-	-	2 631	-	2 631	-
Passifs financiers	5 325	54 728	60 053	60 053		57 581	17	2 455	69 563	536	69 026	-
Dette nette IFRS				51 902								

31/12/2018

	Qualification comptable								Juste valeur de la classe			
	Courant	Non courant	Total	Dette nette IFRS	A la juste valeur par capitaux propres	Au coût amorti	A la juste valeur par résultat	Qualifiés de couverture	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
en millions d'euros												
Prêts, créances et placements	1 120	489	1 609	1 609	-	1 609	-	-	1 609	1 120	489	-
Dérivés actifs	259	820	1 079	1 079	-	-	12	1 067	1 079	-	1 079	-
Créances PPP	266	2 384	2 650	2 650	-	2 650	-	-	2 650	-	2 650	-
Actifs financiers	1 645	3 693	5 338	5 337	-	4 258	12	1 067	5 338	1 120	4 218	-
Valeurs mobilières de placement	1 908	-	1 908	1 908	-	-	1 908	-	1 908	1 908	-	-
Disponibilités	889	-	889	889	-	-	889	-	889	889	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 797	-	2 797	2 797	-	-	2 797	-	2 797	2 797	-	-
Emprunts obligataires	2 367	46 222	48 589	48 589	-	48 589	-	-	55 136	-	55 136	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	2	424	426	426	-	426	-	-	424	-	424	-
Emprunts SNCF	25	662	686	686	-	686	-	-	930	-	930	-
Autres emprunts	2	32	34	34	-	34	-	-	34	-	34	-
Emprunts, dont	2 395	47 340	49 735	49 735	-	49 735	-	-	56 524	-	56 524	-
Emprunts non couverts	865	36 346	37 211	37 211	-	37 211	-	-	44 000	-	44 000	-
Emprunts avec couverture de flux de trésorerie	1 077	8 735	9 812	9 812	-	9 812	-	-	9 812	-	9 812	-
Emprunts avec couverture de juste valeur	454	2 258	2 712	2 712	-	2 712	-	-	2 712	-	2 712	-
Dérivés passifs	82	2 224	2 306	2 306	-	-	16	2 290	2 306	-	2 306	-
Trésorerie passive	20	-	20	20	-	20	-	-	20	20	-	-
Dettes de trésorerie dont	2 947	-	2 947	2 947	-	2 947	-	-	2 947	2 947	-	-
Dettes de trésorerie non couvertes	1 142	-	1 142	1 142	-	1 142	-	-	1 142	1 142	-	-
Dettes de trésorerie couvertes	1 805	-	1 805	1 805	-	1 805	-	-	1 805	1 805	-	-
Dettes PPP	279	2 438	2 717	2 717	-	2 717	-	-	2 717	-	2 717	-
Passifs financiers	5 723	52 002	57 724	57 724		55 418	16	2 290	64 514	2 967	61 547	-
Dette nette IFRS				49 590								

La juste valeur des dérivés est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que les modèles d'évaluation retenus pour les options ou en utilisant la méthode des flux de trésorerie actualisés. Le niveau de la hiérarchie de juste valeur est indiqué par catégorie, trois différents niveaux étant prévus par la norme IFRS 13 :

- Niveau 1 : juste valeur évaluée à partir de cours cotés par référence au cours de bourse à la date de clôture pour les instruments financiers cotés.

- Niveau 2 : juste valeur évaluée à partir de données observables directement ou indirectement sur le marché mais qui ne sont pas des cours cotés. Il est utilisé pour les instruments financiers non cotés pour lesquels il existe des instruments cotés similaires en nature et maturité et par référence au cours de bourse de ces instruments.

- Niveau 3 : juste valeur déterminée à partir de techniques de valorisation non basées sur des données observables de marché. Il est utilisé pour les autres instruments non cotés. La juste valeur est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que l'actif net réévalué, les flux de trésorerie actualisés ou les modèles d'évaluation retenus pour les options.

5.2.2 Actifs et Passifs financiers

La norme IFRS 9 a défini les modèles de classification et d'évaluation des actifs financiers selon un modèle comprenant uniquement trois catégories comptables :

- Actifs évalués au coût amorti,
- Actifs évalués à la juste valeur en contrepartie des autres éléments du résultat global (OCI),
- Actifs évalués à la juste valeur par résultat.

La classification dans chacune de ces catégories d'actifs dépend de l'analyse de deux critères :

- Les caractéristiques intrinsèques de l'instrument financier, c'est-à-dire les caractéristiques de ses flux de trésorerie contractuels (critères SPPI – Solely Payments of Principal and Interests),
- Le modèle de gestion mis en œuvre.

Les dispositions d'IAS 39 relatives au classement des passifs financiers n'ont pas été modifiées, les deux catégories de passifs subsistent :

- Passifs financiers évalués au coût amorti,
- Passifs évalués à la juste valeur par résultat.

5.2.2.1 Actifs financiers

Les créances issues de l'activité opérationnelle sont présentées en paragraphe 4.5

5.2.2.1.1 Actifs au coût amorti

Selon IFRS 9, un actif financier doit être évalué au coût amorti si les deux conditions suivantes sont réunies :

- La détention de l'actif financier s'inscrit dans un modèle économique dont l'objectif est de détenir des actifs financiers afin de percevoir les flux de trésorerie contractuels,
- Les conditions contractuelles de l'actif financier donnent lieu, à des dates spécifiées, à des flux de trésorerie qui correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts sur le principal restant dû (critère SPPI).

Lors de leur comptabilisation initiale, ces actifs sont évalués au coût amorti en appliquant la méthode dite du taux d'intérêt effectif.

Chez SNCF Réseau, la catégorie « Actifs au coût amorti » comprend principalement des créances rattachées à des participations, des avances en compte courant consenties à des entités associées ou non consolidées, et des dépôts de garantie provenant des contrats de location.

Elle comprend également des avances accordées aux financeurs du projet EOLE, une catégorie d'actifs de trésorerie correspondant aux versements d'appel de marge sur les contrats de couverture ainsi que des TCN qui sont détenus selon un modèle de collecte sans revente respectant le critère SPPI.

Compte tenu de leur durée résiduelle à la clôture, le groupe considère que la valeur nominale des titres de créances négociables constitue une approximation raisonnable de leur coût amorti.

Les actifs liés aux PPP, correspondant à des décalages de paiements contractuels vis-à-vis des financeurs au titre de subventions à appeler sur les projets PPP, entrent également dans cette catégorie.

Ces subventions à recevoir de l'État et des collectivités territoriales permettent à SNCF Réseau de rembourser ses dettes vis-à-vis d'Eiffage, Oc'Via et Synerail pour respectivement BPL, CNM et GSM-R.

Concernant BPL et CNM, SNCF Réseau reçoit des subventions et rembourse les dettes financières associées (mêmes montants que les subventions) depuis 2017, date d'achèvement des projets. Concernant GSM-R, le projet n'étant pas financé à 100%, le montant de la subvention à recevoir est inférieur à la dette financière associée.

Les subventions à recevoir sont d'un montant de 1 114 M€ pour BPL, 1 083 M€ pour CNM et 320 M€ pour GSM-R au 31/12/2019.

5.2.2.1.2 Actifs à la juste valeur par OCI

Aucun actif n'est classé dans cette catégorie tant en 2018 qu'en 2019.

5.2.2.1.3 Actifs évalués à la juste valeur par le résultat

Selon IFRS 9, les actifs sont évalués à la juste valeur par résultat s'ils n'appartiennent pas aux deux catégories précédemment citées (actifs évalués au coût amorti ou à la juste valeur par OCI). Ils sont valorisés à la juste valeur à la date de clôture et les variations de valeur sont inscrites en résultat financier.

Pour SNCF Réseau, cette catégorie comprend les parts de SICAV et d'OPCVM, ainsi que les justes valeurs positives des instruments financiers dérivés (de transaction et de couverture).

Les caractéristiques d'OPCVM en font un instrument exigible à tout moment à la demande de l'investisseur. Ils ne répondent pas à la définition d'un instrument de capitaux propres et ne peuvent être évalués à la juste valeur par OCI. Par ailleurs, ils ne respectent pas le test SPPI et ne peuvent être évalués au coût amorti. La juste valeur retenue est leur valeur liquidative. Elle relève du niveau 1 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 7.2 d'IFRS 13.

Les actifs de transaction correspondent à des instruments dérivés non qualifiés de couverture. Les montants des instruments dérivés non qualifiés de couverture sont présentés dans le tableau en 5.2.1.2.2.

03 – Comptes Consolidés

La situation des instruments dérivés de couverture et la gestion des risques qu'ils couvrent sont présentées dans le chapitre 5.3.

Compte tenu de leur durée résiduelle, de leur caractère facilement convertible en un montant de trésorerie connu et soumis à un risque négligeable de changement de valeur, les placements en SICAV et Fonds Communs de Placement monétaires sont présentés en Trésorerie et Equivalents de trésorerie.

Pour l'année 2019, le montant de Trésorerie et Equivalents de trésorerie s'élève à :

en millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018	Variation
SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie et titres de créances négociables inférieurs à 3 mois (*)	1 726	1 908	-182
Disponibilités	900	889	11
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de situation financière	2 627	2 797	-170
Concours bancaires courants	28	20	8
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de flux de trésorerie	2 598	2 777	-179

(*) y compris dépôts et billets de trésorerie

5.2.2.2 Passifs financiers

Les passifs financiers chez SNCF Réseau comprennent :

- Les emprunts à long terme (emprunts obligataires, emprunts auprès d'établissement de crédit et autres emprunts),
- Les dettes à court terme, BT et ECP (Billets de trésorerie et European Commercial Papers),
- Les dérivés (dérivés de couverture de la dette, achats à terme de devises, dérivés de transaction).

Ces passifs sont distingués dans deux catégories selon leur évaluation :

- Les passifs évalués au coût amorti,
- Les passifs évalués à la juste valeur par résultat.

5.2.2.2.1 Passifs financiers évalués au coût amorti

Les emprunts à long terme et les dettes à court terme sont comptabilisés au coût amorti, calculé selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les passifs liés aux PPP entrent également dans cette catégorie.

Les lignes d'emprunt BPL, CNM et GSMR concernent les PPP Bretagne Pays de Loire, Contournement Nimes Montpellier et Global System for Mobile communication for Railways. Elles représentent la dette de SNCF Réseau vis-à-vis de ses partenaires qui pré-financent une partie des projets. SNCF Réseau rembourse les dettes BPL et CNM depuis 2017, date d'achèvement des projets.

L'option d'enregistrement de dettes à la juste valeur par le biais du compte de résultat est utilisée lorsque les dettes en cause comportent un dérivé incorporé modifiant de manière significative les flux de trésorerie qui seraient autrement exigés par le contrat ou lorsque le Groupe est dans l'incapacité d'évaluer séparément le dérivé incorporé.

SNCF Réseau a recours aux marchés internationaux de capitaux afin de couvrir son besoin de financement long terme sous la forme majoritairement d'émissions obligataires publiques et de placements privés et dans une moindre mesure d'emprunts contractés auprès d'établissements de crédit et/ou de collectivités locales.

Afin de se financer SNCF Réseau a également recours à des instruments de financement à court terme tant domestiques qu'internationaux sous la forme de « Billets de Trésorerie » et de « Commercial Papers », lui permettant ainsi un accès diversifié à des ressources financières liquides. Les titres de créances négociables en devise sont couverts par des swaps cambistes

Dette qualifiée de dette d'Etat :

En application de l'article 2111-17-1 de la loi ferroviaire, SNCF Réseau publie chaque année le montant de la dette reclassée dans la dette des administrations publiques ainsi que les perspectives d'évolution associées.

Dans le cadre de la révision de la dette des administrations publiques au sens de Maastricht, une partie de la dette de SNCF Réseau était comptabilisée par l'INSEE en dette publique pour un montant s'élevant à 10,9 Mds € entre 2014 et 2016. L'INSEE a décidé en 2018, en accord avec EUROSTAT, de reclasser SNCF Réseau en administration publique à compter de l'année 2016, en considérant désormais, que cet opérateur est un organisme divers d'administration centrale (ODAC). Par conséquent, son déficit est dorénavant comptabilisé dans le déficit public et sa dette est reclassée en dette publique. Les montants de dette reclassés pour 2016 et 2017 de SNCF Réseau sont respectivement de 35,8 Mds € et 39,4 Mds €. Cette requalification n'entraîne pas de modification des comptes de SNCF Réseau. La gestion opérationnelle de la dette demeure également assurée par SNCF Réseau, sans changement par rapport aux pratiques actuelles. A compter du 1^{er} janvier 2020, les financements obligataires du Groupe seront assurés par la société SNCF SA qui aura vocation à financer l'ensemble du groupe. A titre dérogatoire, jusqu'au 30 juin 2020, SNCF Réseau SA pourra continuer à se financer sur les marchés de capitaux pour son propre compte.

Passifs liés aux PPP :

Les montants de remboursement réalisés au titre des passifs liés aux PPP sont de 99 M€ pour BPL, 100 M€ pour CNM et 80 M€ pour GSM-R au 31/12/2019.

Des réclamations ont été reçues par l'entreprise au titre des exercices 2015 et 2016 pour PPP CNM et BPL pour un montant total de 634M€. Ces réclamations sont, en grande partie, contestées par l'entreprise et seule la partie acceptée a fait l'objet d'une comptabilisation.

5.2.2.2.1.1 Emprunts à long terme

Certains emprunts à long terme font l'objet :

- D'une couverture de juste valeur (Fair Value Hedge) permettant de se protéger contre une exposition à la variation de leur juste valeur (par exemple couverture d'un emprunt à taux fixe par un dérivé échangeant du taux fixe contre du taux variable). La valeur comptable de l'emprunt est ainsi ajustée de la variation de sa juste valeur imputable au risque couvert, en contrepartie du résultat.

- D'une couverture de flux de trésorerie (Cashflow Hedge) permettant de se prémunir contre la variabilité des flux de trésorerie futurs (par exemple couverture d'une dette en devise à taux variable par un dérivé échangeant du taux variable en devise contre du taux fixe en Euro). Dans ce cas, l'emprunt ne fait l'objet d'aucune évaluation supplémentaire que celle appliquée si elle était non couverte.

Les emprunts libellés en monnaies étrangères, couverts par des Cross Currency Swaps dès leur origine, sont convertis en Euro au cours de couverture à la date de transaction. Ils sont ensuite réévalués au cours spot de clôture par le biais du résultat.

5.2.2.1.1.1 Financements levés en 2019

en millions d'euros	Montant nominal	Devise	Echéance	Taux
Emissions obligataires				
EMLT EUR3M+0.75% 31-03-2026	133	EUR	31/03/2026	0,750%
EMTN RFF 3,125% EUR 25-10-2028	50	EUR	25/10/2028	3,125%
EMTN RFF EUR 0,875% 22-01-2029	850	EUR	22/01/2029	0,875%
EMTN RFF 1,125% 25-05-2030 EUR	150	EUR	25/05/2030	1,125%
EMTN RFF 5% 10-10-2033	150	EUR	10/10/2033	5,000%
EMTN SNCF RESEAU 0,75% 25-05-2036	1 500	EUR	25/05/2036	0,750%
EMTN SNCFR 1,50 % 29-05-2037	200	EUR	29/05/2037	1,500%
EMTN RFF 2,25% 20-12-2047	600	EUR	20/12/2047	2,250%
EMTN SNCF RESEAU EUR 2 % 05-02-2048	125	EUR	05/02/2048	2,000%
EMTN RFF 4,125% 22-03-2062 EUR	335	EUR	22/03/2062	4,125%
EMTN SNCF RESEAU 1,425% 14-08-2119	100	EUR	14/08/2119	1,425%
EMTN RFF 2,75% 18/03/2022 USD	1 500	USD	18/03/2022	2,750%
EMTN SNCF RESEAU 2,622% 24-09-2049 USD	60	USD	24/09/2049	2,622%

5.2.2.1.1.2 Stock des emprunts obligataires

en millions	Nominal en devises	Devise	Echéance	Taux
Emprunts obligataires				
EMTN RFF AUD 3,724% 26-04-2027	90	AUD	26/04/2027	3,724%
EMTN CAD 4,70% 01-06-2035	277	CAD	01/06/2035	4,700%
EMTN RFF CHF 2,875% 26-02-21	300	CHF	26/02/2021	2,875%
EMTN RFF 2% 12-11-2026 CHF	150	CHF	12/11/2026	2,000%
EMTN RFF CHF 2,625% 10-03-2031	125	CHF	10/03/2031	2,625%
EMTN RFF CHF 3,25% 30-06-2032	250	CHF	30/06/2032	3,250%
EMTN RFF CHF 2% 24-11-2034	100	CHF	24/11/2034	2,000%
EMTN RFF CHF 2,625% 11-03-37	130	CHF	11/03/2037	2,625%
EMTN RFF 2,239% CHF 27-07-2029	100	CHF	27/07/2029	2,239%
EMTN - RFF 6 % 12-10-2020	2 000	EUR	12/10/2020	6,000%
EMTN RFF 0,10% EUR 27-05-2021	1 000	EUR	27/05/2021	0,100%
EMTN RFF 4,375% 02-06-2022	3 000	EUR	02/06/2022	4,375%
EMTN FF OAT IPCH 28-02-2023	2 000	EUR	28/02/2023	2,450%
EMTN RFF 4,50% 30-01-2024	3 850	EUR	30/01/2024	4,500%
EMTN RFF 2,625% 29-12-2025	1 500	EUR	29/12/2025	2,625%
EMTN RFF 4,25% 07-10-2026	3 600	EUR	07/10/2026	4,250%
EMTN SNCFR 1,125 % 19-05-2027	650	EUR	19/05/2027	1,125%
EMTN RFF 3,125% EUR 25-10-2028	2 075	EUR	25/10/2028	3,125%
EMTN RFF EUR 0,875% 22-01-2029	850	EUR	22/01/2029	0,875%
EMTN RFF 1,125% 25-05-2030 EUR	1 950	EUR	25/05/2030	1,125%
EMTN RFF 1% 09-11-2031	900	EUR	09/11/2031	1,000%
EMTN RFF 5% 10-10-2033	3 650	EUR	10/10/2033	5,000%
EMTN RFF EUR 1,875% 30-03-2034	1 000	EUR	30/03/2034	1,875%
EMTN SNCF RESEAU 0,75% 25-05-2036	1 500	EUR	25/05/2036	0,750%
EMTN SNCFR 1,50 % 29-05-2037	1 450	EUR	29/05/2037	1,500%
EMTN RFF 2,25% 20-12-2047	1 350	EUR	20/12/2047	2,250%

03 – Comptes Consolidés

EMTN SNCF RESEAU EUR 2 % 05-02-2048	1 225	EUR	05/02/2048	2,000%
EMTN SNCFR 1,475% 30-03-2065	50	EUR	30/03/2065	1,475%
EMTN EURIBOR 3M + 0,26% 05-08-2020 NATIXIS	100	EUR	05/08/2020	0,260%
EMTN EURIBOR 3M + 0,26% 05-08-2020 STE GENERALE	100	EUR	05/08/2020	0,260%
EMTN 3,44% 13-10-2020	55	EUR	13/10/2020	3,440%
EMTN RFF CMS10 Y- 0,485 %	106	EUR	15/02/2021	-0,485%
EMTN RFF EUR 2,50% 24-10-2023	50	EUR	24/10/2023	2,500%
EMTN RFF EUR6+0,52% 29-07-24	48	EUR	29/07/2024	0,520%
EMTN RFF 3,421% 25-11-2024 EUR	100	EUR	25/11/2024	3,421%
EMTN RFF EURIB 3M+0,33% 27-07-2029 EUR	43	EUR	27/07/2029	0,330%
EMTN RFF EUR3M+0,41% 25-01-2030	75	EUR	25/01/2030	0,410%
EMTN RFF 4,18% 01-04-2030 EUR	50	EUR	01/04/2030	4,180%
EMTN RFF ZERO COUPON 10-02-2031	116	EUR	10/02/2031	0,000%
EMTN RFF EUR3M + 0,74 26-12-31	40	EUR	26/12/2031	0,740%
EMTN RFF CMS20Y+0,70% CAP/ FLOOR 23-04-2032	100	EUR	23/04/2032	0,700%
EMTN RFF 4,548% 24-05-2032	50	EUR	24/05/2032	4,548%
EMTN RFF CMS10Y+1,22% CAP/FLOOR 07-06-2032	100	EUR	07/06/2032	1,220%
EMTN RFF 3,25% PUIS CMS10Y C/F EUR - 09-12-33	120	EUR	09/12/2033	3,250%
EMTN RFF EUR 4,255% 16-03-2034	150	EUR	16/03/2034	4,255%
EMTN 2,5750% PUIS CMS20Y C/F EUR 04-06-2034	56	EUR	04/06/2034	2,575%
EMTN RFF 2,195% EUR 22-10-2035	60	EUR	22/10/2035	2,195%
EMTN RFF ZERO COUPON 01-07-2036	140	EUR	01/07/2036	0,000%
EMTN RFF 1,1% 27-10-2036	45	EUR	27/10/2036	1,100%
EMTN RFF CMS20Y+0,235% 25-02-2041	50	EUR	25/02/2041	0,235%
EMTN RFF CMS10Y+0,65% CAP/FLOOR 28-10-2041	200	EUR	28/10/2041	0,650%
EMTN RFF CMS10Y + 1,14% CAP/FLOOR 13-02-2042	200	EUR	13/02/2042	1,140%
EMTN RFF 3,30% 18-12-2042 EUR	1 825	EUR	18/12/2042	3,300%
EMTN RFF 2,00% PUIS CMS10Y C/F 19-09-44	100	EUR	19/09/2044	2,000%
EMTN RFF EUR 3,221% 25-04-2045	93	EUR	25/04/2045	3,221%
EMTN RFF EUR 3,234% 25-04-2047	93	EUR	25/04/2047	3,234%
EMTN RFF IPCH+0,35% 25-07-2047	400	EUR	25/07/2047	0,350%
EMTN RFF IPCH+0,542% 25-07-2047	57	EUR	25/07/2047	0,542%
EMTN SNCF RESEAU EUR 2,029% 22-01-2048	65	EUR	22/01/2048	2,029%
EMTN RFF IPCH+2,384% 17-03-2048	350	EUR	17/03/2048	2,384%
EMTN RFF 3,54% 01-02-53	50	EUR	01/02/2053	3,540%
EMTN RFF 4,055% 23-06-2060	50	EUR	23/06/2060	4,055%
EMTN RFF 4,08% 16-01-2062 EUR	50	EUR	16/01/2062	4,080%
EMTN RFF 4,125% 22-03-2062 EUR	1 250	EUR	22/03/2062	4,125%
EMTN RFF 3,38% 04-06-2063 EUR	200	EUR	04/06/2063	3,380%
EMTN RFF EUR 3,50% 12-02-2064	50	EUR	12/02/2064	3,500%
EMTN RFF EUR 3,50% 01-04-2064	50	EUR	01/04/2064	3,500%
EMTN SNCF RESEAU EUR 2,303% 11-07-2067	50	EUR	11/07/2067	2,303%
EMTN SNCFR 2,777 % 29-07-2115 EUR	65	EUR	29/07/2115	2,777%
EMTN SNCF RESEAU 1,425% 14-08-2119	100	EUR	14/08/2119	1,425%
EMTN - RFF 5,5 % 01-12-2021 £	800	GBP	01/12/2021	5,500%
EMTN - RFF 5,25% 07-12-2028 £	650	GBP	07/12/2028	5,250%
EMTN - RFF 5,35% 12-07-2029	326	GBP	12/07/2029	5,350%
EMTN - RFF 5,25% 31-01-2035 £	475	GBP	31/01/2035	5,250%
EMTN RFF 5% 11-03-2052 £	550	GBP	11/03/2052	5,000%
EMTN RFF 4,83% 25-03-2060 £	550	GBP	25/03/2060	4,830%
EMTN - RFF RPI UK 22-07-2030 £	50	GBP	22/07/2030	0,000%
EMTN - RFF Zcpn 14-04-2038 £	224	GBP	14/04/2038	0,000%
EMTN RFF HKD 2,77% 13-10-2025	937	HKD	13/02/2025	2,770%
EMTN 1,713% 10-08-2020 JPY	10 000	JPY	10/08/2020	1,713%
EMTN RFF 1,9550 08-11-2021 JPY	10 000	JPY	08/11/2021	1,955%
EMTN RFF 2,065% 08-02-2022	7 000	JPY	08/02/2022	2,065%
EMTN RFF 1,91% 27-04-2027 JPY	6 000	JPY	27/04/2027	1,910%
EMTN DUAL CUR JP/US 26-11-2027	3 500	JPY	26/11/2027	2,411%
EMTN DUAL CUR JP/US 20-12-2027	3 500	JPY	20/12/2027	2,390%
EMTN SNCF RESEAU ZC 0% 19-05-2047	10 000	JPY	19/05/2047	0,000%
EMTN RFF 5% 30-03-2032 NOK	500	NOK	30/03/2032	5,000%
EMTN RFF SEK 2,83% 28-04-2047	500	SEK	28/04/2047	2,830%
EMTN SNCF RESEAU SEK 2,49% 12-06-2047	510	SEK	12/06/2047	2,490%

EMTN SNCF RESEAU SEK 2,425% 22-06-2047	440	SEK	22/06/2047	2,425%
EMTN SNCF RESEAU SEK 2,455% 22-06-2047	440	SEK	22/06/2047	2,455%
EMTN SNCF RESEAU SEK 2,581% 30-10-2047	400	SEK	30/10/2047	2,581%
EMTN SNCF RESEAU 2% 13-10-2020 USD	1 500	USD	13/10/2020	2,000%
EMTN RFF 2,75% 18/03/2022 USD	1 500	USD	18/03/2022	2,750%
EMTN SNCF RESEAU 2,622% 24-09-2049 USD	60	USD	24/09/2049	2,622%
EMTN RFF 4,20% 19-05-2044 USD	120	USD	19/05/2044	4,200%

5.2.2.2.1.1.3 Emprunts issus de la SNCF

Lors de la création de RFF au 1er janvier 1997, une dette de 20,5 Mds€ vis-à-vis de la SNCF a été transférée et inscrite au passif du bilan. Depuis la mise en œuvre au 1er juillet 2015 de la loi du 4 août 2014 portant réforme du ferroviaire, cette dette est inscrite au passif du bilan de SNCF Réseau.

Le montant en coût amorti de la dette long terme vis-à-vis de SNCF se décompose comme suit :

31/12/2019

en millions	Nominal en devises	Devise	Maturité moyenne	Valeur IFRS en euros
Emprunts SNCF				683
Fixe	613	EUR	2023	634
Variable	48	EUR	2021	48

31/12/2018

en millions	Nominal en devises	Devise	Maturité moyenne	Valeur IFRS en euros
Emprunts SNCF				686
Fixe	613	EUR	2023	635
Variable	52	EUR	2021	52

5.2.2.2.1.1.4 Emprunts aux établissements de crédit et autres emprunts

31/12/2019

en millions	Nominal en devises	Devise	Maturité moyenne	Valeur IFRS en euros
Emprunts aux établissements de crédit				546
Emprunt BEI 2007	75	EUR	2033	75
Emprunt BEI 2016-1	200	EUR	2038	202
Emprunt BEI 2016-2	150	EUR	2038	150
Emprunt Etab 2019	133	EUR	2026	119
Autres emprunts, dont				
Emprunt auprès de la région IDF	27	EUR	2028	25
Dépôts et cautionnements				6
Crédit syndiqué	1 500	EUR	2022	

31/12/2018

en millions	Nominal en devises	Devise	Maturité moyenne	Valeur IFRS en euros
Emprunts aux établissements de crédit				427
Emprunt BEI 2007	75	EUR	2033	75

03 – Comptes Consolidés

Emprunt BEI 2016-1	200	EUR	2038	202
Emprunt BEI 2016-2	150	EUR	2038	150
Autres emprunts, dont				
Emprunt auprès de la région IDF	30	EUR	2028	30
Dépôts et cautionnements				5
Crédit syndiqué	1 500	EUR	2022	

5.2.2.1.2 Dettes de trésorerie et trésorerie passive

Les dettes à court terme en devise sont enregistrées pour leur montant converti en Euro à la date de transaction, et réévaluées au cours spot de clôture par le biais du résultat. Elles font l'objet d'une couverture économique par des achats à terme en devise.

Les dettes de trésorerie sont constituées de :

- Dettes court terme à plus de 3 mois et moins d'un an :
 - o Libellées en Euros : 0 M€ au 31/12/2019 vs 1 051 M€ au 31/12/2018
 - o Libellées en Dollars Américain : 311 M€ au 31/12/2019 vs 1 387 M€ au 31/12/2018
 - o Libellées en Livre Sterling : 0 M€ au 31/12/2019 vs 340 M€ au 31/12/2018
 - o Libellées en Dollars Australien : 0 M€ au 31/12/2019 vs 78 M€ au 31/12/2018
- Cash collatéraux passifs couvrant des instruments financiers dérivés actifs (197 M€ au 31/12/2019 vs 91 M€ au 31/12/2018).

La trésorerie passive (28 M€ au 31/12/2019 contre 20 M€ au 31/12/2018) est principalement constituée de comptes courants et de concours bancaires.

5.2.2.2 Passifs financiers évalués à la juste valeur par résultat

Cette catégorie se compose :

- Des instruments dérivés passifs contractés par le groupe pour gérer ses risques de taux et de change
- Des instruments dérivés passifs non qualifiés de couverture

Le portefeuille de dérivés de SNCF Réseau est composé d'instruments dérivés de couverture de la dette, et dans une moindre mesure d'instruments dérivés de transaction. Les principaux dérivés utilisés sont des contrats d'échange de taux d'intérêts, des contrats de change à terme et des contrats d'échange de devises.

Les dérivés sont initialement comptabilisés à leur juste valeur à la date à laquelle le contrat est conclu et réévalués par la suite à leur juste valeur à la clôture.

Les variations de valeur enregistrées en résultat sur les dérivés de couverture de juste valeur (Fair Value Hedge) se compensent avec celles des emprunts couverts en FVH, à l'inefficacité près de la couverture.

Les variations de valeur des dérivés de couverture de flux de trésorerie (Cashflow Hedge) sont comptabilisées en capitaux propres pour la part efficace de la couverture et en résultat pour la part inefficace. Les montants différés en capitaux propres sont rapportés en résultat lorsque les flux de trésorerie prévus couverts affectent ce dernier.

La variation de valeur des dérivés non qualifiés de couverture est comptabilisée en résultat de la période au sein du résultat financier.

La situation des instruments dérivés de couverture et la gestion des risques qu'ils couvrent sont présentées dans le chapitre 5.3. Les montants des instruments dérivés non qualifiés de couverture sont présentés dans le tableau ci-dessous :

en millions	31/12/2019				31/12/2018			
	Juste valeur en euros		Montant notionnel en devises		Juste valeur en euros		Montant notionnel en devises	
	Actif	Passif	Actif	Passif	Actif	Passif	Actif	Passif

Instruments dérivés de change	-	-			-	-		
Instruments dérivés de taux (euros)	1	16	50	156	2	14	50	156
Dérivés incorporés (euros)	8	1	211	156	10	2	211	156
Total des dérivés non qualifiés de couverture	9	17			12	16		

5.3 SITUATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DES RISQUES LIÉS

Le Groupe désigne certains dérivés comme instruments de couverture du risque de change et du risque de taux d'intérêt, dans des couvertures de juste valeur ou des couvertures de flux de trésorerie.

Ainsi, le groupe documente au moment de la mise en place de la couverture :

- La relation économique entre l'élément de couverture et l'élément couvert (dérivé et emprunt couvert)
- Son objectif en matière de gestion des risques
- Et sa stratégie de couverture à l'origine de chaque relation de couverture.

IFRS 9 permet d'exclure de la relation de couverture :

- La composante « Foreign Currency Basis Spread » relative aux instruments de type Cross Currency dont la variation de juste valeur peut sur option être comptabilisée en OCI
- La composante « report /déport » d'un contrat à terme dont la variation de juste valeur peut sur option être comptabilisée en OCI

Conformément à l'option offerte par la norme, SNCF Réseau exclut ces éléments et les comptabilise en OCI afin de limiter l'inefficacité de la couverture et la volatilité en résultat. Les éléments comptabilisés en OCI seront « recyclés » en résultat sur la durée de la couverture selon la méthode Time Related.

Le groupe utilise aussi la possibilité de couvrir une exposition agrégée (emprunt déjà couvert par un dérivé) par un second dérivé dans une seconde relation de couverture pour toute relation respectant toutes les conditions requises par IFRS 9 à compter du 01 Janvier 2018.

Par convention, les dettes faisant partie d'une exposition agrégée sont présentées dans les tableaux correspondant à la deuxième qualification de couverture dont elles font l'objet.

5.3.1 Politique globale de gestion des risques

La gestion des opérations et des risques financiers au sein de SNCF Réseau est strictement encadrée par les « principes et limites d'intervention sur les marchés de capitaux » édictés par le conseil d'administration.

Ce document précise notamment les orientations de la politique de financement, de trésorerie et de gestion de la dette globale, les principes de gestion et limites autorisées pour les risques de taux, de change et de contrepartie, les opérations d'optimisation, les instruments autorisés, les montants des plafonds des programmes de financement, les

5.3.2.1 Structure de la dette avant et après couverture

La ventilation par taux des emprunts et dettes financières, avant et après prise en compte des instruments financiers dérivés, se présente comme suit :

Structure de la dette en millions d'euros	Avant couverture		Après couverture	
	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2018
Taux fixe	49 138	44 443	49 414	44 351
Taux variable	1 521	1 561	2 883	3 276
Taux inflation	3 754	3 731	2 117	2 108
Total des emprunts LT	54 413	49 735	54 413	49 735
Dette CT	311	2 856	311	2 856
Total des emprunts	54 725	52 591	54 725	52 591

supports de placement, les délégations de pouvoir accordées par le conseil d'administration ainsi que les délégations de signature accordées.

SNCF Réseau dispose également d'un recueil de procédures qui précise les contrôles à effectuer ainsi que leurs modalités de mise en œuvre afin de pouvoir s'assurer de façon quotidienne de l'adéquation des opérations négociées par rapport aux principes et limites définis et par rapport à la structure cible de la dette.

Parallèlement, SNCF Réseau élabore différents reportings, de périodicité quotidienne, hebdomadaire et mensuelle, afin de rendre compte des opérations réalisées et des résultats des contrôles.

SNCF Réseau, du fait de son activité financière est exposé aux risques suivants :

- Risques de taux d'intérêt : risque que fait courir au porteur d'une créance ou d'une dette à taux fixe ou variable l'évolution ultérieure des taux
- Risques de change : risque que fait courir au porteur d'une créance ou d'une dette l'évolution ultérieure des taux de change
- Risques de liquidité : risque de ne pas disposer des fonds nécessaires pour faire face à ses engagements
- Risques de crédit et de contrepartie : risque résultant pour un créancier de l'incapacité de son débiteur à honorer tout ou partie de sa dette à échéance

5.3.2 Gestion du risque de taux d'intérêt

Afin de limiter son exposition à une augmentation de ses charges financières, SNCF Réseau fixe, dans le cadre de sa stratégie financière, des principes dont l'objectif est de restreindre son exposition au risque de taux.

Le niveau historiquement bas des taux d'intérêts actuels et la volonté de préserver les équilibres économiques à long terme ont conduit le conseil d'administration de SNCF Réseau à opter pour une répartition de sa dette nette en valeur de remboursement à 90% à taux fixe, 6 % à taux variable et 4% indexée sur l'inflation. Un intervalle limité autour de chacun de ces seuils est autorisé par le conseil d'administration.

Le respect de cette répartition est contrôlé quotidiennement.

Pour atteindre cette répartition, SNCF Réseau peut utiliser des produits dérivés optionnels ou d'échange de taux d'intérêt (swaps), dans une optique de couverture.

5.3.2.2 Sensibilité des instruments face aux risques de taux

La sensibilité du résultat au risque de variation des taux d'intérêt est liée :

- A l'endettement net à taux variable après prise en compte des couvertures
- Aux dettes en juste valeur sur option
- Aux instruments dérivés non qualifiés de couverture au sens de la norme IFRS 9
- Aux instruments dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie.

La sensibilité des réserves recyclables (capitaux propres) au risque de variation des taux d'intérêt est liée aux dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie.

L'analyse de sensibilité sur les flux de trésorerie pour les instruments à taux variable a été déterminée en tenant compte de l'ensemble des flux variables des instruments non dérivés et des instruments dérivés. Les instruments dérivés non qualifiés comptablement de couverture et les dérivés incorporés

séparés des dettes entraînent une certaine volatilité du résultat financier.

La variation de valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie génère une certaine volatilité des capitaux propres.

L'analyse est réalisée en supposant que le montant de dettes et d'instruments financiers au bilan au 31 décembre reste constant sur une année.

Au regard des taux de marché relativement faibles durant l'année 2019, SNCF Réseau réalise ses analyses de sensibilité sur une base de variation de taux de +/- 50 points de base.

Une variation de +/- 50 points de base des taux d'intérêt euros à la date de clôture aurait eu pour conséquence une hausse (diminution) des capitaux propres et du résultat à hauteur des montants indiqués ci-après. Pour les besoins de cette analyse, toutes les autres variables, en particulier les cours de change, sont supposées rester constantes. Une analyse similaire, sur cette même base, est présentée au titre de 2018

en millions d'euros	31/12/2019				31/12/2018			
	Résultat		Capitaux propres		Résultat		Capitaux propres	
	Impact après variation des taux d'intérêt de		Impact après variation des taux d'intérêt de		Impact après variation des taux d'intérêt de		Impact après variation des taux d'intérêt de	
Type d'instrument	+50 pb	-50 pb	+50 pb	-50 pb	+50 pb	-50 pb	+50 pb	-50 pb
Instruments financiers à taux variable (après prise en compte des couvertures)	3	-3	0	-0	4	-4	-	-
Endettement net à taux variable (après prise en compte des couvertures de juste valeur)	3	-3	0	-0	4	-4	-	-
Dettes en juste valeur sur option	-	-	-	-	-	-	-	-
Dérivés non qualifiés de couverture	3	-3	-	-	2	-3	-	-
Dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie	25	-30	739	-827	24	-28	648	-723
Total impact	31	-36	739	-827	30	-34	648	-723

5.3.3 Gestion du risque de change

5.3.3.1 Expositions nettes en devise

Dans le cadre de sa stratégie financière visant à diversifier son accès aux ressources et optimiser son coût de financement, SNCF Réseau émet des emprunts en devises qui font l'objet d'une couverture de change. Les flux en devises (principal et intérêts) sont ainsi couverts par des dérivés de change afin de transformer cette dette en euros.

en millions de devise	Expositions nettes en devise								
	AUD	CAD	CHF	GBP	HKD	JPY	NOK	SEK	USD
31/12/2019									
Dettes libellées en devise	90	277	1 155	3 626	937	50 175	500	2 290	3 180
Dérivés de change	90	277	1 155	3 626	937	50 175	500	2 290	3 180
Exposition nette en devise	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31/12/2018									
Dettes libellées en devise	90	277	1 845	3 615	937	55 173	500	2 290	2 620
Dérivés de change	90	277	1 845	3 615	937	55 173	500	2 290	2 620
Exposition nette en devise	-	-	-	-	-	-	-	-	-

5.3.3.2 Structure de la dette avant et après couverture de change

L'endettement net de SNCF Réseau en devises autre que l'euro est géré en fonction de la limite de risque admissible définie par le même cadre général. SNCF Réseau utilise pour cela des contrats d'échange de devises, généralement mis en place dès l'émission des emprunts.

La ventilation par devises des emprunts et dettes financières, avant et après prise en compte des instruments financiers dérivés (de couverture et de transaction), se présente comme suit :

Structure de la dette en millions d'euros	Avant couverture		Après couverture	
	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2018
Euro	44 624	40 170	54 413	49 735
Livre sterling	4 598	4 360	-	-
Dollar américain	2 861	2 291	-	-
Franc suisse	1 222	1 791	-	-
Yen	432	460	-	-
Dollar de Hong Kong	222	226	-	-
Couronne norvégienne	226	213	-	-
Couronne suédoise	110	107	-	-
Dollar canadien	61	61	-	-
Dollar australien	57	56	-	-
Total des emprunts	54 413	49 735	54 413	49 735

5.3.4 Gestion du risque de liquidité

5.3.4.1 Politique de gestion de la liquidité

S'appuyant sur une gestion proactive de sa liquidité, de la qualité de sa signature et de sa présence renouvelée sur les marchés internationaux de capitaux, SNCF Réseau bénéficie d'un accès diversifié aux ressources financières qu'elles soient à court terme (Billets de Trésorerie, Commercial Papers) ou à long terme (émissions obligataires publiques ou privées).

En outre, SNCF Réseau dispose d'une ligne de crédit syndiqué d'un montant de 1,5 Md €, sur une durée de 5 ans à échéance du 28 juin 2022. Cette ligne de crédit n'a pas été utilisée en 2019.

5.3.4.2 Échéancier des emprunts et dettes financières

en millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Moins d'un an	3 636	1 548
1 à 5 ans	14 691	12 511
5 à 10 ans	11 238	13 938
10 à 20 ans	14 218	12 679
20 ans et plus	10 704	9 067
Emprunts et dettes financières hors impact de juste valeur	54 487	49 744
Impact de la juste valeur (option "juste valeur")	-	-
Impact de la juste valeur (comptabilité de couverture)	-74	-9
Emprunts et dettes financières	54 413	49 735
Juste valeur des dérivés actifs et passifs non courants	1 388	1 404
Juste valeur des dérivés actifs et passifs courants	-86	-177
Emprunts et dettes financières (y compris dérivés actifs et passifs)	55 715	50 962

5.3.4.3 Échéancier des flux de trésorerie contractuels

en millions d'euros	31/12/2019						31/12/2018					
	Total	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus	Total	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Emprunts obligataires	-71 157	-6 748	-18 826	-14 618	-17 243	-13 723	-65 833	-3 185	-17 197	-17 342	-15 640	-12 468
Capital	-51 256	-3 672	-13 687	-10 617	-13 059	-10 221	-47 279	-1 675	-11 966	-13 136	-11 480	-9 022
Flux d'intérêts	-19 901	-3 075	-5 138	-4 001	-4 184	-3 502	-18 555	-1 510	-5 232	-4 207	-4 160	-3 446
Emprunts auprès des établissements de crédit	-639	-29	-83	-61	-466	-	-516	-5	-18	-23	-470	-
Capital	-544	-19	-62	-38	-425	-	-425	-	-	-	-425	-
Flux d'intérêts	-95	-10	-40	-23	-41	-	-91	-5	-18	-23	-45	-
Emprunts SNCF	-934	-112	-821	-0	-0	-	-937	-58	-878	-1	-0	-
Capital	-662	-3	-658	-0	-0	-	-665	-3	-661	-1	-0	-
Flux d'intérêts	-272	-109	-163	-	-	-	-272	-54	-218	-	-	-
Autres emprunts	-32	-3	-14	-8	-2	-5	-35	-3	-14	-10	-3	-5
Capital	-32	-3	-14	-8	-2	-5	-35	-3	-14	-10	-3	-5
Flux d'intérêts	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dettes de trésorerie	-311	-311	-	-	-	-	-2 856	-2 856	-	-	-	-
Capital	-312	-312	-	-	-	-	-2 863	-2 863	-	-	-	-
Flux d'intérêts	0	0	-	-	-	-	7	7	-	-	-	-
Dettes financières brutes	-73 073	-7 204	-19 743	-14 688	-17 710	-13 728	-70 177	-6 107	-18 108	-17 376	-16 113	-12 473
Actifs financiers	681	-102	479	304	-	-	485	-202	171	510	-	6
Flux d'intérêt sur dérivés de couverture - JV négative	-1 076	-35	-210	-309	-361	-161	-1 069	-28	-184	-304	-366	-187
Flux d'intérêt sur dérivés de transaction - JV négative	-21	-4	-4	-	-6	-8	-24	-4	-7	-	-5	-9
Flux d'intérêt sur dérivés de couverture - JV positive	1 060	108	246	231	279	196	700	42	22	201	268	166
Flux d'intérêt sur dérivés de transaction - JV positive	6	0	1	1	3	1	14	1	2	3	6	2
Instruments financiers dérivés	-32	69	33	-76	-85	28	-379	12	-167	-100	-97	-28
Appels de marge passifs	-197	-197	-	-	-	-	-91	-91	-	-	-	-
Appels de marge actifs	1 142	1 142	-	-	-	-	1 120	1 120	-	-	-	-
Dettes PPP	-3 883	-289	-1 154	-998	-1 393	-	-4 115	-289	-1 133	-1 102	-1 592	-
Capital	-2 631	-279	-1 014	-664	-674	-	-2 717	-279	-950	-736	-752	-
Flux d'intérêts	-1 251	-10	-189	-334	-719	-	-1 399	-10	-183	-365	-840	-
Subvention à recevoir - PPP	3 743	277	1 083	990	1 393	-	4 018	275	1 116	1 036	1 591	-
Capital	2 518	268	915	660	674	-	2 650	266	940	692	751	-
Flux d'intérêts	1 225	9	167	330	719	-	1 368	9	176	343	840	-
Dettes et créances PPP	-140	-12	-71	-7	-	-	-98	-14	-17	-66	-1	-

Pour les passifs financiers, les flux de trésorerie contractuels sont non actualisés, correspondant aux montants à rembourser y compris les intérêts dont la part variable est basée sur le fixing du 31 décembre de chaque arrêlé.

5.3.5 Gestion du risque de crédit et de contrepartie

SNCF Réseau est exposé à un risque de contrepartie dans le cadre du placement de ses disponibilités et de la souscription de produits dérivés auprès de ses partenaires financiers, dans l'hypothèse où le débiteur se refuserait à honorer tout ou partie de son engagement ou serait dans l'impossibilité de le respecter.

Afin d'encadrer et de limiter ce risque, les instruments de placements et les dérivés ne sont mis en place qu'avec des établissements financiers correspondants aux critères de notation de crédit et de niveau de fonds propres validés par le conseil d'administration de SNCF Réseau.

Un montant limite d'engagement par établissement est décidé en fonction de ces critères.

Afin de couvrir son risque de contrepartie au titre de ses instruments financiers dérivés, SNCF Réseau procède à des appels de marge auprès de ses contreparties financières dont la notation est inférieure au seuil décidé en conseil d'administration. Du collatéral (uniquement sous forme de cash) est appelé à hauteur de la valeur de marché des portefeuilles d'instruments financiers avec chaque contrepartie avec laquelle SNCF Réseau est en risque.

Les placements financiers sont diversifiés. Ils sont constitués essentiellement des titres de créances négociables (certificats de dépôt, billets de trésorerie, « commercial paper »), de prises en pension de Valeurs du Trésor et de souscriptions à des OPCVM monétaires. Compte tenu de leur faible durée résiduelle et de leur composition, ils ne génèrent pas d'exposition significative au risque de crédit.

Dans le cadre de l'application de l'amendement à la norme IFRS 7 « Informations à fournir : compensation des actifs financiers et des passifs financiers », sont présentés dans les tableaux ci-dessous, la juste valeur des instruments dérivés de change et de taux utilisés par SNCF Réseau, souscrits dans le cadre de conventions-cadres comprenant une clause de compensation globale exécutoire.

La colonne « Cash collatéral couvrant » correspond aux encours des contrats de collatéralisation sur les instruments financiers dérivés mais qui ne satisfont pas les critères de compensation établis par IAS 32 « Instruments financiers : présentation ».

31/12/2019	Montants bruts (a)	Montants compensés au bilan (b)	Montants nets présentés au bilan (c=a-b)	Montants non compensés au bilan		Montants nets selon IFRS 7 (f=c-d-e)
				Cash collatéral couvrant (d)	Instruments dérivés (e)	
en millions d'euros						
Instruments financiers dérivés actifs	1 170	-	1 170	193	970	7
Instruments financiers dérivés passifs	2 472	-	2 472	1 074	970	428

31/12/2018	Montants bruts (a)	Montants compensés au bilan (b)	Montants nets présentés au bilan (c=a-b)	Montants non compensés au bilan		Montants nets selon IFRS 7 (f=c-d-e)
				Cash collatéral couvrant (d)	Instruments dérivés (e)	
en millions d'euros						
Instruments financiers dérivés actifs	1 079	-	1 079	84	993	2
Instruments financiers dérivés passifs	2 306	-	2 306	1 079	993	234

5.3.6 Synthèse des impacts des opérations de couverture

5.3.6.1 Informations relatives aux couvertures de juste valeur (Fair Value Hedge)

Les couvertures de juste valeur peuvent couvrir soit le risque de taux, soit le risque de change ou simultanément les risques de taux et de change. Le tableau ci-dessous synthétise les impacts liés à la comptabilité de couverture sur les éléments couverts et les instruments de couverture.

31/12/2019	Valeur comptable des dérivés		Variation de JV du dérivé pour le calcul de l'inefficacité	Valeur comptable de l'élément couvert		Ajustement de couverture de JV inclus dans la valeur comptable de la dette		Variation de JV de l'élément couvert	Inefficacité de la couverture	Réserves liées aux coûts de la couverture	
	Actif	Passif		Actif	Passif	Couverture en vie	Couverture arrêtées			En cumulé	De la période
en millions d'euros											
Couverture de Juste Valeur (FVH)											
Risque de change	385	151	-65	-	2 310	-165	109	31	-34	-4	1
Cross Currency Swaps*	377	151	-38					4	-34	-4	0
Achats et ventes de devises	7	-0	-27					27	0	0	1
Risque de taux	73	10	-6	692	369	-56	-	6	0	-	-
Swaps de taux	73	10	-6					6	0	-	-
* dont part taux des CCS	240	76							-34		

L'inefficacité présentée en risque de change correspond intégralement à la part taux des cross currency swaps.

31/12/2018	Valeur comptable des dérivés		Variation de JV du dérivé pour le calcul de l'inefficacité	Valeur comptable de l'élément couvert		Ajustement de couverture de JV inclus dans la valeur comptable de la dette		Variation de JV de l'élément couvert	Inefficacité de la couverture	Réserves liées aux coûts de la couverture	
	Actif	Passif		Actif	Passif	Couverture en vie	Couverture arrêtées			En cumulé	De la période
en millions d'euros											
Couverture de Juste Valeur (FVH)											
Risque de change	490	176	-15	-	4 142	-189	126	-10	-26	-9	-2
Cross Currency Swaps*	438	170	-44					19	-26	-8	-2
Achats et ventes de devises	52	6	29					-29	-0	-0	-0
Risque de taux	73	4	-9	483	375	-62	-	9	-0	-	-
Swaps de taux	73	4	-9					9	-0	-	-
* dont part taux des CCS	-1	-30							-26		

5.3.6.2 Informations relatives aux couvertures de flux de trésorerie (Cashflow Hedge)

Les couvertures de flux de trésorerie peuvent couvrir soit le risque de taux, soit le risque de change ou simultanément les risques de taux et de change. Le tableau ci-dessous synthétise les impacts liés à la comptabilité de couverture sur les éléments couverts et les éléments de couverture.

31/12/2019	Valeur comptable des dérivés		Variation de JV du dérivé pour le calcul de l'inefficacité	Soldes des réserves de couverture		Réserves recyclées en résultat		Réserves liées aux coûts de la couverture		Valeur comptable de l'élément couvert		Variation de JV de l'élément couvert	Inefficacité de la couverture
	Actif	Passif		Sur couverture en vie	Sur couverture arrêtées	Car l'élément couvert a influé sur le résultat	Car l'élément couvert ne se réalise plus	En cumulé	De la période	Actif	Passif		
en millions d'euros													
Couverture de Flux de trésorerie (CFH)													
Risque de change	600	1 587	35	-692	-	-	-	-80	80	-	7 633	-33	2
Cross Currency Swaps*	600	1 587	35	-692	-	-	-	-80	80			-33	2
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-	-	-	-			-	-
Risque de taux	102	707	-133	-682	-270	1	-16	-	-	-	2 727	138	-7
Swaps de taux	102	707	-133	-682	-270	-	-	-	-			138	-7
* dont part taux des CCS	513	812											2

L'inefficacité présentée en risque de change correspond intégralement à la part taux des cross currency swaps.

31/12/2018	Valeur comptable des dérivés		Variation de JV du dérivé pour le calcul de l'inefficacité	Soldes des réserves de couverture		Réserves recyclées en résultat		Réserves liées aux coûts de la couverture		Valeur comptable de l'élément couvert		Variation de JV de l'élément couvert	Inefficacité de la couverture
	Actif	Passif		Sur couverture en vie	Sur couverture arrêtées	Car l'élément couvert a influé sur le résultat	Car l'élément couvert ne se réalise plus	En cumulé	De la période	Actif	Passif		
en millions d'euros													
Couverture de Flux de trésorerie (CFH)													
Risque de change	435	1 577	-149	-431	-	-	-	-149	55	-	7 080	146	-2
Cross Currency Swaps*	435	1 577	-149	-431	-	-	-	-149	55			146	-2
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-	-	-	-			-	-
Risque de taux	69	533	37	-548	-181	1	-13	-12	-12	-	2 732	-36	1
Swaps de taux	69	533	37	-548	-181	-	-	-12	-12			-36	1
* dont part taux des CCS	18	-159											-2

5.3.6.3 Montants, échéance et degré d'incertitude des flux

31/12/2019

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux reçus	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Juste Valeur (FVH)						
Risque de change	2 119	312	970	199	639	-
Cross Currency Swap	1 807	-	970	199	639	-
Achats et ventes de devises	312	312	-	-	-	-
Risque de taux	890	-	684	155	50	-
Swaps de taux	890	-	684	155	50	-
Total	3 009	312	1 654	354	689	-

31/12/2018

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux reçus	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Juste Valeur (FVH)						
Risque de change	4 154	2 426	926	103	699	-
Cross Currency Swap	2 340	612	926	103	699	-
Achats et ventes de devises	1 813	1 813	-	-	-	-
Risque de taux	890	-	454	386	50	-
Swaps de taux	890	-	454	386	50	-
Total	5 043	2 426	1 380	489	749	-

31/12/2019

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux donnés	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Juste Valeur (FVH)						
Risque de change	2 199	304	1 104	190	601	-
Cross Currency Swap	1 894	-	1 104	190	601	-
Achats et ventes de devises	304	304	-	-	-	-
Risque de taux	890	-	684	155	50	-
Swaps de taux	890	-	684	155	50	-
Total	3 088	304	1 788	346	651	-

31/12/2018

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux donnés	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Juste Valeur (FVH)						
Risque de change	4 108	2 214	1 104	115	676	-
Cross Currency Swap	2 351	457	1 104	115	676	-
Achats et ventes de devises	1 757	1 757	-	-	-	-
Risque de taux	890	-	454	386	50	-
Swaps de taux	890	-	454	386	50	-
Total	4 998	2 214	1 557	500	726	-

03 – Comptes Consolidés

31/12/2019

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux reçus	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Flux de trésorerie (CFH)						
Risque de change	7 630	1 417	1 791	1 449	1 217	1 756
Cross Currency Swap	7 630	1 417	1 791	1 449	1 217	1 756
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	3 255	200	1 354	80	1 120	500
Swaps de taux	3 255	200	1 354	80	1 120	500
Swaps de précouverture	-	-	-	-	-	-

31/12/2018

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux reçus	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Flux de trésorerie (CFH)						
Risque de change	7 186	1 179	1 826	1 020	1 522	1 639
Cross Currency Swap	7 186	1 179	1 826	1 020	1 522	1 639
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	3 361	116	1 554	80	1 111	500
Swaps de taux	3 361	116	1 554	80	1 111	500
Total	10 547	1 295	3 380	1 100	2 633	2 139

31/12/2019

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux donnés	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Flux de trésorerie (CFH)						
Risque de change	8 267	1 347	1 828	1 778	1 372	1 942
Cross Currency Swap	8 267	1 347	1 828	1 778	1 372	1 942
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	3 255	200	1 354	80	1 120	500
Swaps de taux	3 255	200	1 354	80	1 120	500
Total	11 521	1 547	3 182	1 858	2 492	2 442

31/12/2018

en millions d'euros (au cours de clôture)	Engagements nominaux donnés	Moins de 1 an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	20 ans et plus
Couverture de Flux de trésorerie (CFH)						
Risque de change	8 002	1 124	1 840	1 319	1 831	1 888
Cross Currency Swap	8 002	1 124	1 840	1 319	1 831	1 888
Achats et ventes de devises	-	-	-	-	-	-
Risque de taux	3 361	116	1 554	80	1 111	500
Swaps de taux	3 361	116	1 554	80	1 111	500
Total	11 363	1 240	3 394	1 399	2 942	2 388

5.4 COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET

Le coût de l'endettement financier net contient :

- Les intérêts payés sur les emprunts courants et non courants,
- Les intérêts perçus sur les créances octroyées et la trésorerie disponible,
- Le résultat de change des dettes et de la trésorerie,
- Le résultat de juste valeur et couverture,
- Les résultats sur instruments financiers non qualifiés de couverture,
- la part inefficace des instruments financiers de couverture,

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

en millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018	Variation
Résultat sur passifs au coût amorti	-1 373	-1 299	-74
Résultat sur actifs au coût amorti	10	-	10
Résultat sur opérations de couverture *	73	41	32
Résultat sur autres instruments à la JV par résultat	-13	2	-15
Résultat de change	0	-	0
Coût de l'endettement financier net	-1 302	-1 255	-47
Intérêts financiers nets versés sur obligations locatives	-1	-	-1
Autres charges financières	-7	-2	-5
Autres produits financiers	7	10	-3
Coût de l'endettement financier net et autres	-1 304	-1 247	-57

* Dont -4,6 M€ de désactualisation des PPP

Analyse du résultat sur opérations de couverture :

en millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018	Variation
Résultat des dérivés qualifiés de couverture de juste valeur dont :	60	95	-35
Intérêts de la période sur les swaps de couverture de juste valeur	87	94	-7
Variation de juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de juste valeur	-64	-21	-43
Amortissements du report/déport des dérivés de change	38	22	16
Variation de juste valeur des passifs et actifs couverts en juste valeur	31	-5	36
Résultat sur couverture de juste valeur	91	90	1
Intérêts de la période sur les swaps de couverture de flux de trésorerie	6	-31	37
Recyclage en résultat des montants différés en capitaux propres	-15	-12	-3
Inefficacité des couvertures	-5	-1	-4
Résultat sur couverture de flux de trésorerie	-13	-44	31

Analyse du résultat des autres instruments financiers évalués à la juste valeur :

en millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018	Variation
Résultat des dérivés non qualifiés de couverture dont :	-7	8	-15
Intérêts nets perçus ou versés sur les swaps non qualifiés de couverture	-3	-1	-2
Variation de juste valeur des dérivés non qualifiés de couverture	-4	9	-13
Résultat sur actifs à la juste valeur par résultat	-6	-6	0

5.5 RAPPROCHEMENT AVEC LES FLUX DE TRÉSORERIE DES ACTIVITÉS DE FINANCEMENT

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

en millions d'euros	Flux de trésorerie liés aux activités de financement					Variations "non cash"		
	31/12/2018	Émissions d'emprunts / prêts	Remboursements d'emprunts / prêts	Encaissements / décaissements sur créances et dettes PPP	Variation des dettes et actifs de trésorerie	Variations de juste valeur	Autres	31/12/2019
Passifs	-57 704	-6 077	1 556	282	2 412	-577	84	-60 024
Dettes long terme	-49 735	-6 077	1 556	-	-	-146	-11	-54 413
Dérivés passifs	-2 306	-	-	-	-	-310	144	-2 472
Dettes court terme et collatéraux passifs	-2 946	-	-	-	2 412	27	-	-508
Dettes PPP***	-2 717	-	-	282	-	-147	-50	-2 631
Actifs	4 848	-	-	-275	23	388	-154	4 830
Placements court terme et collatéraux actifs	1 120	-	-	-	23	-	-	1 142
Dérivés actifs	1 079	-	-	-	-	245	-154	1 170
Créances PPP	2 650	-	-	-275	-	143	0	2 518
Total des passifs et actifs liés aux activités de financement (1)	-52 856	-6 077	1 556	8	2 435	-189	-71	-55 195
Passifs	-20	-	-	-	-8	-	-	-28
Trésorerie passive	-20	-	-	-	-8	-	-	-28
Actifs	3 286	213	-13	-	-169	7	-3	3 321
Prêts, créances et placements	489	213	-13	-	1	7	-3	694
Valeurs mobilières de placement	1 908	-	-	-	-182	-0	-	1 726
Disponibilités	889	-	-	-	11	-	-	900
Total des autres passifs et actifs financiers (2)	3 266	213	-13	-	-177	7	-3	3 292
dont autres actifs financiers	489	213	-13	-	1	7	-3	694
dont trésorerie et équivalents de trésorerie	2 777	-	-	-	-179	-0	-	2 598
TOTAL DETTE NETTE (1)+(2)	-49 590	-5 864	1 542	8	2 257	-183	-73	-51 902

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

en millions d'euros	31/12/2018	Cash flow libre	Variation non cash	31/12/2019
Passifs liés aux activités de financement	-57 704	-1 827	-493	-60 024
Actifs liés aux activités de financement	4 848	-252	233	4 830
Autres actifs financiers	489	201	4	694
Trésorerie et Equivalents de trésorerie	2 777	-179	-0	2 598
Dettes nettes IFRS-Variation Cash	-49 590	-2 057	-256	-51 902

Décomposition selon éléments du TFT

Flux de trésorerie opérationnels	2 267	(1)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissements	-3 108	(2)
Retraité des variations des prêts et avances accordés (Eole)*	201	(3)
Frais financiers décaissés	-1 323	(4)
Remboursements et intérêts nets sur obligations locatives	-94	(5)
Cash Flow Libre (EPIC)	-2 057	(1)+(2)+(3)+(4)+(5)
BFR financier**	54	
Cash Flow Libre	-2 003	

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

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

*** Les flux associés aux dettes financières du projet CDG Express avant la mise en service des projets sont classés en flux de trésorerie liés aux activités d'investissement.

en millions d'euros	Flux de trésorerie liés aux activités de financement					Variations "non cash"		
	31/12/2017	Émissions d'emprunts / prêts	Remboursements d'emprunts / prêts	Encaissements / décaissements sur créances et dettes PPP	Variation des dettes et actifs de trésorerie	Variations de juste valeur	Autres	31/12/2018
Passifs	-55 132	-2 277	1 179	275	-1 179	-139	-430	-57 704
Dettes long terme	-48 405	-2 277	1 179	-	-	-70	-161	-49 735
Dérivés passifs	-2 313	-	-	-	-	174	-166	-2 306
Dettes court terme et collatéraux passifs	-1 678	-	-	-	-1 179	-90	-	-2 946
Dettes PPP	-2 736	-	-	275	-	-153	-103	-2 717
Actifs	4 944	-	-	-271	-14	-33	222	4 848
Placements court terme et collatéraux actifs	1 134	-	-	-	-14	-	0	1 120
Dérivés actifs	1 092	-	-	-	-	-182	169	1 079
Créances PPP	2 719	-	-	-271	-	149	53	2 650
Total des passifs et actifs liés aux activités de financement (1)	-50 188	-2 277	1 179	4	-1 193	-172	-207	-52 856
Passifs	-23	-	-	-	3	-	-	-20
Trésorerie passive	-23	-	-	-	3	-	-	-20
Actifs	3 580	230	-0	-	-528	4	-0	3 286
Prêts, créances et placements	255	230	-0	-	0	4	-0	489
Valeurs mobilières de placement	2 231	-	-	-	-322	-0	-0	1 908
Disponibilités	1 095	-	-	-	-206	-	-	889
Total des autres passifs et actifs financiers (2)	3 557	230	-0	-	-525	4	-0	3 266
dont autres actifs financiers	255	230	-0	-	0	4	-0	489
dont trésorerie et équivalents de trésorerie	3 303	-	-	-	-525	-0	-0	2 777
TOTAL DETTE NETTE (1)+(2)	-46 630	-2 047	1 178	4	-1 718	-168	-207	-49 590

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

en millions d'euros	31/12/2017	Cash flow libre	Variation non cash	31/12/2018
Passifs liés aux activités de financement	-55 132	-2 003	-569	-57 704
Actifs liés aux activités de financement	4 944	-285	189	4 848
Autres actifs financiers	255	230	4	489
Trésorerie et Equivalents de trésorerie	3 303	-525	-0	2 777
Dettes nettes IFRS-Variation Cash	-46 630	-2 584	-376	-49 590

Décomposition selon éléments du TFT

Flux de trésorerie opérationnels	1 612 (1)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissements	-3 162 (2)
Retraité des variations des prêts et avances accordés (Eole)*	230 (3)
Frais financiers décaissés	-1 265 (4)
Remboursements et intérêts nets sur obligations locatives	- (5)
Cash Flow Libre (EPIC)	-2 584 (1)+(2)+(3)+(4)+(5)
BFR financier**	82
Cash Flow Libre	-2 502

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

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

6 AVANTAGES DU PERSONNEL

6.1 DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL

La loi du 04 août 2014 portant réforme ferroviaire au 1^{er} juillet 2015 garantit aux agents transférés de SNCF Mobilités l'intégralité de leurs droits acquis au titre des avantages du personnel dont ils étaient bénéficiaires. Les mêmes régimes restent donc en vigueur au sein de SNCF Réseau.

Depuis le 1^{er} janvier 2016, les avantages octroyés aux agents transférés de SNCF Mobilités sont progressivement étendus aux agents de l'ex. Réseau Ferré de France (RFF). Cette convergence qui a concerné environ 1 500 agents n'a pas eu d'impacts matériels sur l'évolution globale des engagements.

6.1.1 Régimes de retraite et assimilés

Ces avantages consistent en des indemnités de fin de carrière ou indemnités de départ versées aux agents contractuels lors de leur départ en retraite. En France, ces indemnités sont déterminées selon la convention collective nationale ou l'accord d'entreprise en vigueur. Versées à la cessation d'emploi, elles qualifient un avantage postérieur à l'emploi calculé sur la base du dernier salaire estimé en fin de carrière.

6.1.2 Prévoyance

Le régime de prévoyance concerne le régime complémentaire des cadres supérieurs de SNCF Réseau employés au statut.

6.1.3 Action sociale

Le groupe SNCF Réseau met en œuvre diverses actions au titre de l'action sociale pour le personnel : accès aux infrastructures, consultation d'assistantes sociales... Ces actions profitent aux actifs (avantages à court terme) comme aux retraités (avantages postérieurs à l'emploi).

Une provision à due concurrence au titre de l'avantage octroyé aux retraités a été constituée.

6.1.4 Rentes Accidents du travail

Le service des rentes accidents du travail (AT) est auto-assuré au personnel actif et retraité de SNCF Réseau, indépendamment du régime général en vigueur.

Les rentes viagères sont intégralement provisionnées dès qu'elles sont accordées aux agents accidentés sans condition d'ancienneté. Elles constituent des avantages à long terme (actifs en période d'activité) et des avantages postérieurs à l'emploi (retraités et actifs en période de retraite).

6.1.5 Cessation Progressive d'Activité

La Cessation Progressive d'Activité (CPA) est un dispositif dont l'objectif est d'aménager le temps de travail en fin de carrière des salariés. Elle fixe ainsi une formule de temps de travail permettant de ménager une période de transition entre l'activité professionnelle et le départ en retraite. Le dernier accord signé par SNCF Mobilités et entré en vigueur en juillet

2008 offre la possibilité d'une cessation dégressive ou complète pour l'ensemble du personnel des 3 sociétés. L'octroi des avantages combine des critères d'ancienneté, de pénibilité et de catégorie de personnel. L'accord est traité dans les comptes consolidés comme un avantage à long terme en application de la norme IAS 19.

Le calcul repose notamment sur une hypothèse relative à la proportion attendue des agents qui entreront dans le dispositif.

6.1.6 Médailles du travail et autres avantages

Ce poste regroupe les autres avantages à long terme envers le personnel accordés par le Groupe, notamment les gratifications au titre des médailles du travail (France).

6.1.7 Accord de majoration salariale et d'aide au rachat de trimestres pour les anciens apprentis

SNCF et l'ensemble des organisations syndicales représentatives ont signé le 28 octobre 2016 un accord collectif négocié pour l'ensemble des sociétés constituant le groupe public ferroviaire. Il porte sur l'évolution des majorations salariales relatives aux anciens apprentis et élèves et la mise en place d'un nouveau dispositif de participation financière de l'entreprise au rachat de trimestres de retraite non validés de ses anciens apprentis, au titre de périodes d'apprentissage effectuées avant le 30 juin 2008.

Au 31 décembre 2019, cet accord de majoration salariale et d'aide financière au rachat de trimestres pour les anciens apprentis se traduit par une provision de 5,7 M€ stable par rapport au 31 décembre 2018.

6.1.8 Facilités de circulation

Le personnel de SNCF Réseau (actifs, retraités et leurs ayant-droits) bénéficie de facilités de circulation (FC) lui permettant de voyager dans certains cas à des conditions tarifaires différentes du prix de marché. Le groupe estime que ce dispositif n'a pas d'impact dimensionnant sur ses moyens de production.

Au titre du personnel actif (sur sa période d'activité), aucun passif n'est comptabilisé puisque les FC sont octroyées en contrepartie des services rendus par les bénéficiaires sur cette période. Elles répondent ainsi à la définition d'un avantage à court terme.

Pour les actifs sur la période post-emploi, les actuels retraités et leurs ayant-droits, considérant que le coût moyen marginal du dispositif est inférieur au prix moyen acquitté au moment de la réservation, aucun passif n'est comptabilisé dans les comptes au titre de cet avantage postérieur à l'emploi.

6.2 ÉVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES

6.2.1 Décomposition du passif

Les principaux régimes d'avantages du personnel du Groupe donnent lieu à la comptabilisation des passifs suivants :

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Retraite et autres avantages assimilés	16	15
Prévoyance CS	24	18
Action Sociale	123	98
Rentes Accidents du travail	571	468
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi	735	599
Rentes Accidents du travail	18	15
Médailles du travail et autres avantages assimilés	46	41
Cessation progressive d'activité (CPA)	149	168
Compte épargne temps (CET)	108	90
Passif au titre des autres avantages à long terme	321	314
Passif total	1 055	913
- dont non courant	988	851
- dont courant	67	61

6.2.2 Variation du passif

En millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Total passif à l'ouverture	913	923
Coût des services rendus	62	70
Coût des services passés	-	-
Effet des liquidations du régime	-	-
Intérêt financier net	14	11
Ecart actuariels générés sur la période	126	-27
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-59	-64
Variation de périmètre	-	-
Effet de change	-	-
Autres	-	-
Total passif à la clôture	1 055	913

La perte actuarielle nette de la période résulte essentiellement de la baisse du taux d'actualisation qui passe de 1,58% au 31 décembre 2018 à 0,60% au 31 décembre 2019. Le taux d'inflation étant identique entre 2019 et 2018.

Les pertes actuarielles de la période au titre des avantages postérieurs à l'emploi sont inscrits en réserves non recyclables pour -138 M€ et les gains actuariels au titre des avantages à long terme sont imputés en résultat financier pour 12 M€.

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs de régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice 2019 sont les suivantes :

31/12/2019								
En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	31/12/2019	
Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture	15	18	98	483	257	41	913	
Coût des services rendus	2	0	2	17	27	14	62	
Cotisation des salariés	-						-	
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	-	-	-	-	-	-	-	
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	-	-	-	-	-	-	-	
Effet des liquidations	-	-	-	-	-	-	-	
Coût financier	0	0	2	8	4	0	14	
Ecart actuariels générés sur la période	-1	6	25	110	-16	3	125	
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-1	-1	-3	-27	-16	-12	-59	
Effet des variations de périmètre	-	-	-	-	-	-	-	
Effet de change	-						-	
Autres	-	-	-	-	-	0	0	
Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	16	24	123	590	256	46	1 055	
Dont valeur actualisée des obligations non financées	16	24	123	590	256	46	1 055	

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs du régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice en 2018, sont les suivantes :

31/12/2018	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	31/12/2018
En millions d'euros							
Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture	15	17	98	497	257	40	923
Coût des services rendus	2	0	2	17	35	13	70
Cotisation des salariés	-	-	-	-	-	-	-
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	-	-	-	-	-	-	-
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	-	-	-	-	-	-	-
Effet des liquidations	-	-	-	-	-	-	-
Coût financier	0	0	1	6	3	0	11
Ecart actuariels générés sur la période	-1	1	1	-11	-16	-1	-27
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-1	-1	-4	-27	-21	-11	-64
Effet des variations de périmètre	-	-	-	-	-	-	-
Effet de change	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-
Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	15	18	98	483	257	41	913
Dont valeur actualisée des obligations non financées	15	18	98	483	257	41	913

6.3 CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL

Pour les régimes de base et autres régimes à cotisations définies, le Groupe comptabilise en charges les cotisations à payer lorsqu'elles sont dues et aucune provision n'est comptabilisée, le Groupe n'étant pas engagé au-delà des cotisations versées. Le régime concerné est principalement le régime spécial de retraite du personnel au statut de SNCF Réseau depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du personnel de SNCF en 2007.

Pour les régimes à prestations définies, lorsque les prestations sont assurées par un tiers (contrats d'assurance, organismes de prévoyance non liés au Groupe) et que le Groupe n'a pas d'obligation, juridique ou implicite, de combler les pertes éventuelles relatives aux services rendus au cours de la période et des périodes antérieures, aucune obligation n'est comptabilisée et les primes d'assurance et/ou de prévoyance payées sont comptabilisées comme des versements à un régime à cotisations définies, l'obligation de servir les prestations aux salariés relevant de la seule responsabilité de l'organisme tiers. Dans les autres cas, les engagements font l'objet d'évaluations actuarielles et de provisions inscrites au bilan au fur et à mesure de l'accumulation des droits à prestation par les salariés.

La dette actuarielle (ou valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies) est déterminée selon la méthode actuarielle dite des unités de crédits projetés qui stipule que chaque période de service donne lieu à constatation d'une unité de droit à prestation et évalue séparément chacune de ces unités pour obtenir l'obligation finale. Ces calculs intègrent des hypothèses de taux d'actualisation, de mortalité, de rotation du personnel et de projection des salaires futurs.

En cas de régimes partiellement ou totalement financés par des actifs de régime, le passif (actif) net est comptabilisé à hauteur de la différence négative ou positive entre la valeur actualisée de l'obligation et la juste valeur des actifs du régime.

Les éléments de variation de l'engagement net sont comptabilisés selon leur nature.

La charge nette est constatée :

- En résultat opérationnel courant pour la part correspondant au coût des services rendus matérialisant l'acquisition linéaire des droits à prestations, au coût des services passés (modification et réduction de régime) et à l'effet des liquidations. Le coût des services passés est comptabilisé immédiatement et totalement en résultat que les droits soient acquis ou non.

- En résultat financier pour la part correspondant à l'intérêt financier net (coût de la désactualisation de la dette, diminué le cas échéant du rendement implicite des actifs du régime et de l'intérêt sur l'effet de plafonnement de l'actif) ainsi que les écarts actuariels générés au titre des autres avantages à long terme.

03 – Comptes Consolidés

6.3.1 Charge nette au titre des régimes à prestations définies

Au total, la charge enregistrée en résultat au titre des régimes à prestations définies se décompose comme suit:

31/12/2019	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
En millions d'euros							
Coût des services rendus	2	0	2	17	27	14	62
Coût des services passés générés sur l'exercice	-	-	-	-	-	-	-
Dont effet des modifications de régime	-	-	-	-	-	-	-
<i>Dont effet des réductions de régime</i>	-	-	-	-	-	-	-
Effet des liquidations sur l'obligation	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-
Marge opérationnelle	2	0	2	17	27	14	62
Intérêt financier net du régime	0	0	2	8	4	0	14
Ecart actuariels générés sur l'exercice au titre des avantages à long terme	-	-	-	2	-16	3	-12
Autres	-	-	-	-	-	-	-
Résultat financier	0	0	2	9	-13	3	2
Total	2	1	3	26	15	17	64

31/12/2018	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
En millions d'euros							
Coût des services rendus	2	0	2	17	35	13	70
Coût des services passés générés sur l'exercice	-	-	-	-	-	-	-
Dont effet des modifications de régime	-	-	-	-	-	-	-
Dont effet des réductions de régime	-	-	-	-	-	-	-
Effet des liquidations sur l'obligation	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-
Marge opérationnelle	2	0	2	17	35	13	70
Intérêt financier net du régime	0	0	1	6	3	0	11
Ecart actuariels générés sur l'exercice au titre des avantages à long terme	-	-	-	-0	-16	-1	-18
Autres	-	-	-	-	-	-	-
Résultat financier	0	0	1	6	-13	-1	-7
Total	2	1	3	23	22	12	63

6.3.2 Charge nette au titre des régimes à cotisations définies

La charge comptabilisée au titre des régimes à cotisations définies est comprise dans les charges de personnel et s'élève à 0,6 Mds€ sur 2019 stable par rapport à 2018.

6.4 HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS

6.4.1 Principales hypothèses actuarielles retenues

Les provisions pour engagements de personnel sont calculées sur une base actuarielle, en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Les paramètres utilisés pour la modélisation des principaux avantages du personnel sont les suivants :

Taux d'actualisation

Le taux d'actualisation appliqué pour actualiser les obligations au titre des principaux avantages postérieurs à l'emploi a été déterminé par référence à un taux de marché à la date de clôture fondé sur les obligations d'entreprises de première catégorie et de maturité comparable à celle des engagements. La référence retenue pour déterminer le taux d'actualisation est Bloomberg AA pour la zone Euro.

Table de mortalité

Les engagements Action sociale et Prévoyance CS de SNCF Réseau sont évalués sur la base d'une table de mortalité prospective par sexe spécifique à la population cheminote (base régime spécial de retraite). Cette table construite par la Caisse de Prévoyance Retraite (CPR) a été validée par un actuair certifié.

Une table intégrant un coefficient de dégradation a été extrapolée pour les régimes des Rentes AT/MP. Sur la base de la table certifiée CPR, les tables de mortalité des autres régimes ont été modifiées.

Ces tables de mortalité répondent, entre autres, à la précision apportée par la norme révisée selon laquelle la mortalité doit refléter celle des bénéficiaires du régime pendant et après la période d'activité.

Taux d'adhésion au régime CPA

Le montant de l'engagement au titre de l'accord de cessation progressive d'activité est calculé sur la base d'une hypothèse d'adhésion de 25,46 %. Une variation à la hausse ou à la baisse de cette hypothèse de 100 points de base aurait un effet de l'ordre de 6 M€ sur la valeur de l'engagement.

Hypothèses retenues pour les principaux régimes de SNCF Réseau

Les principales hypothèses actuarielles utilisées pour l'évaluation des engagements au titre des régimes de SNCF Réseau sont détaillées ci-après :

	31/12/2019	31/12/2018
Taux d'actualisation	0,60%	1,58%
Taux d'inflation	1,90%	1,90%
Taux de revalorisation des prestations		
Prévoyance	2,40%	2,40%
Action sociale	1,90%	1,90%
Rentes Accidents du travail	1,90%	1,90%
Cessation progressive d'activité	2,37%	2,37%
IDR et médailles du travail	2,37%	2,37%
Table de mortalité		
	CPR H / CPR F	CPR H / CPR F
Table de mortalité	CPR AT	CPR AT
Prévoyance et action sociale	CPR F	CPR F
Rente AT actifs et retraités	CPR 80% H / CPR 20% F	CPR 80% H / CPR 20% F
Rente AT veuves	CPR 80% H / CPR 20% F	CPR 80% H / CPR 20% F
Cessation progressive d'activité		
Taux d'adhésion au régime CPA		
	25,46%	31,89%

6.4.2 Analyse par nature des écarts actuariels

La comptabilisation des écarts actuariels diffère selon la qualification du régime :

- Pour les régimes à prestations définies au titre des avantages postérieurs à l'emploi, les écarts actuariels sont constatés en autres éléments du résultat global parmi les réserves non recyclables. Ils ne sont jamais recyclés en résultat mais peuvent être reclassés en réserves non distribuées en cas de sortie du périmètre de l'entité concernée.

- Pour les autres régimes d'avantages à long terme à prestations définies (médailles du travail, chômage, maintien de salaire, cessation progressive d'activité...), les écarts actuariels sont reconnus immédiatement en résultat financier.

Variation et décomposition des écarts actuariels

Les écarts actuariels liés aux changements d'hypothèses financières sont principalement liés à la baisse des taux d'actualisation à la baisse des cotisations sociales et à la révision du taux d'adhésion au régime CPA. Les écarts actuariels liés aux ajustements d'expérience résultent de la baisse des effectifs bénéficiaires, de l'augmentation de certaines dépenses et des monétisations de CET observées sur 2019.

03 – Comptes Consolidés

31/12/2019									
En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	TOTAL Post-emploi	Rentes AT long-terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL Long-terme
Gains (pertes) actuariels à l'ouverture	3	-2	-9	-26	-33				
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	-0	-3	-6	-20	-29	-1	8	0	8
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif (1)	-0	-	-	-	-0	-	35	-1	34
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	1	-3	-18	-88	-108	-1	-27	-2	-30
Ecart actuariel généré sur l'exercice au titre de l'obligation	1	-6	-25	-108	-138	-2	16	-3	12
Effet de change	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gains (pertes) actuariels à la clôture	5	-8	-33	-134	-170				
Total ajustements liés à l'expérience	-0	-3	-6	-20	-29	-1	8	0	8
Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles	1	-3	-18	-88	-108	-1	8	-3	4

31/12/2018									
En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post-emploi	TOTAL Post-emploi	Rentes AT long-terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL Long-terme
Gains (pertes) actuariels à l'ouverture	3	-1	-7	-37	-42				
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	0	-2	-5	-3	-9	0	9	1	9
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif (1)	-	-	-	-	-	-	-3	-1	-4
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	1	1	3	14	19	0	11	1	12
Ecart actuariel généré sur l'exercice au titre de l'obligation	1	-1	-1	11	10	0	16	1	18
Effet de change	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gains (pertes) actuariels à la clôture	3	-2	-9	-26	-33				
Total ajustements liés à l'expérience	0	-2	-5	-3	-9	0	9	1	9
Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles	1	1	3	14	19	0	8	0	8

Analyse de sensibilité de l'engagement aux principales hypothèses actuarielles

Les montants présentés ci-après correspondent à la variation à la baisse (gain actuariel) ou à la hausse (perte actuarielle) des engagements tels que comptabilisés au 31 décembre 2019.

31/12/2019								
En millions d'euros (Gains) pertes actuariels	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL	
Sensibilité au taux d'actualisation								
Variation de + 0,25pt	-1	-1	-5	-22	-8	-1	-37	
Variation de - 0,25pt	1	1	6	23	8	1	40	
Sensibilité au taux d'inflation								
Variation de + 0,25pt	-	1	6	23	-	-	29	
Variation de - 0,25pt	-	-1	-5	-22	-	-	-28	
Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA								
Variation de + 1pt	-	-	-	-	6	-	6	
Variation de - 1pt	-	-	-	-	-6	-	-6	
31/12/2018								
En millions d'euros (Gains) pertes actuariels	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL	
Sensibilité au taux d'actualisation								
Variation de + 0,25pt	-4	-1	-4	-17	-7	-1	-33	
Variation de - 0,25pt	0	1	4	18	8	1	31	
Sensibilité au taux d'inflation								
Variation de + 0,25pt	-	1	4	18	-	-	22	
Variation de - 0,25pt	-	-1	-4	-17	-	-	-21	
Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA								
Variation de + 1pt	-	-	-	-	5	-	5	
Variation de - 1pt	-	-	-	-	-5	-	-5	

7 MARGE OPÉRATIONNELLE

La marge opérationnelle est constituée du chiffre d'affaires et des produits annexes diminués des charges directement rattachables à l'exploitation.

Le chiffre d'affaires est constitué essentiellement des prestations de services générées par l'activité ferroviaire. Ainsi, les revenus des péages qui constituent l'essentiel du chiffre d'affaires sont reconnus en comptabilité au moment de la circulation effective des trains.

A ces redevances liées à la gestion du réseau ferroviaire s'ajoutent les compensations tarifaires versées par l'Etat pour assurer la couverture du coût marginal des circulations de fret, en complément des redevances versées par les entreprises de fret. Elles sont comptabilisées en chiffre d'affaires car analysées comme des compléments de tarifs.

Les autres produits se composent essentiellement de prestation d'entretien et de maintenance.

Les charges directement rattachables à l'exploitation comprennent principalement les achats, la sous-traitance, les autres prestations externes, les frais de personnel, les impôts et taxes, et divers autres éléments. L'ensemble des dotations aux provisions liées au personnel, notamment celles relatives aux engagements envers lui (hors coût financier), figurent sur la ligne « Charges de personnel ».

La marge opérationnelle se distingue du résultat opérationnel courant qui intègre la plupart des éléments n'ayant pas d'incidence en trésorerie (amortissements, provisions, dépréciation...), et divers autres éléments non rattachables directement à un autre poste du compte de résultat. Notamment, les dépréciations et reprises de dépréciation sur actifs d'exploitation sont constatées en-dessous de la marge opérationnelle sur la ligne « Variation nette des provisions ». La marge opérationnelle est affectée lorsque la perte se réalise effectivement.

Les dotations aux provisions pour risques et charges sont également constatées sur la ligne « Variation nette des provisions » tout comme les reprises non utilisées. Les reprises utilisées sont constatées en face de la charge qu'elles viennent couvrir au sein de la marge opérationnelle.

7.1 CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires se décompose ainsi :

en millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018	Variation
Redevances liées à la gestion du réseau ferroviaire dont :			
Redevance d'accès	2 022	1 986	35
Redevance réservation	2 502	2 053	449
Redevance circulation	875	1 236	-361
Redevance quai	131	121	10
Redevances complémentaires d'électricité et de transport d'électricité	238	211	27
Compensations FRET	81	54	27
Autres redevances	50	41	9
Prestations d'entretien et de maintenance	342	323	19
Autre chiffre d'affaires	260	276	-16
Total Chiffre d'affaires par principales lignes de services	6 501	6 301	200
Clients du secteur public (Etats et collectivités territoriales)	2 108	2 049	59
Clients particuliers	3	3	-0
Clients entreprises ferroviaires du secteur privé et public	4 390	4 249	141
Total Chiffre d'affaires par type de clients	6 501	6 301	200
Transfert immédiat	5 979	5 791	188
Transfert en continu sur de courtes durées (moins d'un an)	524	510	14
Transfert en continu sur de longues durées (plus d'un an)	-	-	-
Total Chiffre d'affaires selon la méthode de reconnaissance	6 503	6 301	202

Les autres chiffres d'affaires comprennent la refacturation de travaux, d'études et de matières pour le compte de tiers, principalement au sein du GPF.

Les obligations de prestations remplies à un moment précis (IFRS 15 § 38) sont classées dans la catégorie « Transfert immédiat ». C'est le cas notamment des redevances d'utilisation du réseau et des installations de service (voir ci-dessous).

Les obligations de prestation remplies en continu (IFRS 15 § 35 à 37) sont classées dans les catégories « Transfert en continu » de longue ou courte durée selon la date prévue de fin de la prestation. C'est le cas notamment des locations.

Informations relatives aux obligations de performance retenues pour la reconnaissance des produits des activités ordinaires

SNCF Réseau comptabilise les produits relatifs aux redevances d'utilisation du réseau au moment des circulations effectives.

Différents dispositifs commerciaux indemnitaires et incitatifs prévoient des pénalités pour SNCF Réseau ou les entreprises ferroviaires et candidats autorisés en cas de dysfonctionnements ou de fonctionnement non optimal. Ces pénalités ou indemnités viennent minorer ou augmenter le chiffre d'affaires lors de la survenance de leur fait générateur.

L'utilisation du réseau conduit les entreprises ferroviaires à utiliser différentes installations de services telles que les stations-services, les installations de triage, les voies de services, les cours de marchandises ou les chantiers de transport combinés.

Les produits liés à ces prestations annexes sont comptabilisés au moment de l'utilisation de l'installation de service.

Les revenus locatifs sont perçus en continu sur la durée de la location. (IFRS 15 § 35 a)

SNCF Réseau est également sollicité pour réaliser des études et travaux. Les produits sont alors reconnus à l'avancement conformément à IFRS 15 § 35 c, dès lors que ces prestations spécifiques donnent lieu à un droit exécutoire à paiement de la prestation à date.

7.2 TABLEAU DE VARIATION DES ACTIFS ET PASSIFS SUR CONTRAT

en millions d'euros	01/01/2019	Ajustement/Activation	Diminution	Dépréciation	Variation de périmètre	Change et autres variations	31/12/2019
Factures à établir - CA sans droit immédiat à facturation (a)	2	55	-240	-	-	240	57
Autres actifs sur contrats	-	-	-	-	-	-	-
Actifs sur contrats	2	55	-240	-	-	240	57
Avances et acomptes reçus sur contrats clients	16	8	-	-	-	-	24
Produits constatés d'avance au titre des contrats clients (b)	418	3	-4	-	-	-	418
Autres passifs sur contrats (c)	-	-	-	-	-	-	-
Passifs sur contrats	434	11	-4	-	-	-	442

a : Concerne les produits à recevoir au titre des FAE liées aux contrats clients : différence entre le CA facturé et le CA à reconnaître selon l'avancement des coûts ou la prestation réalisée.

b : Sont concernés les PCA liés aux contrats clients à l'avancement, les PCA relatifs aux redevances de gestion du réseau ferroviaire et PCA sur autres contrats clients.

c : Sont notamment concernés les avoirs à émettre sur les contrats clients au titre d'une contrepartie variable mise en jeu.

7.3 ACHATS ET CHARGES EXTERNES

Les achats et autres charges externes se décomposent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018	Variation
Transport électricité et Moyen de traction	-262	-250	-12
Entretien et maintenance	-594	-583	-11

Les autres achats et charges externes diminuent de 20 M€ suite au reclassement des dispositifs incitatifs et indemnitaires en minoration du chiffre d'affaires.

Honoraires et prestations informatiques	-351	-350	-1
Patrimoine	-386	-500	115
Autres achats et charges externes	-399	-445	46
Achats et charges externes	-1 990	-2 127	137

7.4 CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

Les charges de personnel comprennent principalement les salaires, avantages du personnel et participations des salariés.

Au 31 décembre 2019, les charges de personnel et effectifs sont les suivants :

en millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018	Variation
Salaires	-2 397	-2 306	-91
Autres avantages du personnel	-3	-6	3
Personnel refacturé détaché et intérimaire	-26	-19	-8
Charges de personnel nettes	-2 426	-2 331	-96
Effectifs moyens ETP	58 036	58 301	-265

7.5 IMPÔTS ET TAXES

Les impôts et taxes sont comptabilisés au moment où intervient leur fait générateur conformément à IFRIC 21.

en millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018	Variation
Contribution Economique Territoriale (CET)	-93	-85	-8
Taxes foncières	-29	-27	-2
Taxes assises sur salaires	-91	-102	11
dont Taxe Apprentissage	-1	-12	11
dont Formation Professionnelle	-21	-21	0
dont Effort à la Construction	-10	-10	0
dont Versement Transport	-39	-39	0
dont Autres Taxes	-20	-20	0
Autres Impôts et taxes (dont C3S)	-12	-18	6
Total Impôts et Taxes	-224	-231	7

8 IMPÔTS SUR LES RESULTATS

Les impôts sur les résultats englobent l'ensemble des impôts déterminés sur la base d'un résultat net comptable. La CVAE n'est pas considérée comme un impôt sur le résultat. Les crédits d'impôts recherche et compétitivité emploi sont comptabilisés en minoration des charges correspondantes.

La ligne « impôt sur le résultat » du compte de résultat comprend :

- L'impôt exigible sur les sociétés et les différentes contributions additionnelles qui s'y rattachent.
- Les crédits d'impôt mécénat et étrangers.
- Le cas échéant, l'impact des redressements fiscaux au titre d'un impôt sur le résultat.
- Les impôts différés.

Depuis le 1er janvier 2015, SNCF Réseau fait partie du périmètre d'intégration fiscale dont la tête de groupe est SNCF. Une convention d'intégration fiscale a été signée entre les deux entités pour garantir à SNCF Réseau la neutralité de son option pour ce régime fiscal.

Conformément à IAS12, les impôts courants et différés sont comptabilisés au compte de résultat de la période ou directement en "autres éléments du résultat global" lorsqu'ils sont générés par une transaction comptabilisée directement dans cette rubrique. Les impôts différés concernés font l'objet d'une ligne spécifique dans l'état du résultat global consolidé.

Impôts différés

Le Groupe comptabilise des impôts différés pour l'ensemble des différences temporelles entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et passifs au bilan consolidé. Les impôts différés sont calculés selon la méthode du report variable, en appliquant le dernier taux d'impôt voté à la date de clôture et applicable à la période de reversement des différences temporelles. Les impôts différés ont été évalués aux taux compris entre 32,02% à 25,83% en fonction de l'année au cours de laquelle ils se déboucleront.

Les actifs d'impôts différés sur différences temporelles ou sur déficits reportables, ainsi que les crédits d'impôts, ne sont comptabilisés que lorsque leur récupération est jugée probable. SNCF réseau limite la reconnaissance des ses impôts différés actifs au montant prévisionnel d'IS qu'elle prévoit d'acquitter sur un horizon de 20 ans glissants. Cet horizon de temps s'explique par l'environnement économique de SNCF Réseau : activité de monopole de la gestion de RFN, cycle d'activité long (durée moyenne d'amortissement des actifs supérieure à 30 ans) s'appuyant notamment sur des contrats de performance signés avec l'Etat sur une durée individuelle de 10 ans. Les impôts différés ne sont pas, conformément à la norme IAS12, actualisés et, conformément à l'IAS1, ils sont classés en actifs et passifs non courants.

Impôts sur le résultat exigibles

Les impôts sur le résultat autres que les impôts différés correspondent à l'impôt exigible provisionné au titre de l'exercice. Ils trouvent leur contrepartie en dettes et créances d'exploitation au bilan.

8.1 ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT

en millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018	Variation
(Charges) / produit d'impôt exigible	1	-4	4
(Charges) / produit d'impôt différé	1	-767	768
Total	1	-771	772

8.2 PREUVE D'IMPÔT

La réconciliation entre la charges (ou produit) d'impôt théorique et la charge (ou produit) d'impôt effectivement comptabilisée est présentée dans le tableau suivant :

en millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Résultat net de l'exercice	-597	-4 784
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	-2	0
Impôt sur les résultats	1	-771
Résultat des activités ordinaires avant impôt et avant quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	-596	-4 014
Taux d'IS applicable en France	34,43%	34,43%
Impôt théorique	205	1 382
Différences permanentes	1	-132
Bases Impôts non activées	-206	-2 049
Effets du changement de taux - Report Variable	1	-313
Activation de déficits antérieurs	-	-
Dépréciation d'impôts différés antérieurement activés	-	-1 507
Reports déficitaires créés et non activés	-206	-229
Crédits d'impôts	1	32
Autres	-	-4
Impôt sur les résultats	1	-771
Taux d'impôt effectif	N/A	N/A

8.3 IMPÔTS DIFFÉRÉS

SNCF Réseau a calculé une créance nette d'IDA pour un montant de 6,7 Mds€ au 31/12/2019. Avant examen de sa part recouvrable, ce montant est constitué :

- des déficits reportables pour 3,2 Mds €,
- des différences temporaires pour 3,4 Mds €,
- des retraitements IFRS pour 0,1 Md €.

Ce montant tient compte de l'évolution du taux d'IS de 32,02% à 25,83% en fonction de l'année au cours de laquelle les différents éléments constitutifs de la créance se déboucleront. La créance d'IDA a été maintenue au montant de 2,8 Mds € calculé au 31/12/2018 compte tenu des discussions en cours dans le cadre de l'élaboration d'un nouveau contrat de performance et qui a conduit l'entreprise à ne pas augmenter ses actifs d'impôts différés.

9 RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES

SNCF Réseau, en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial dont le capital est intégralement détenu par l'Etat français (via l'Agence des Participations de l'Etat), est liée, au sens de la norme IAS 24 « Informations relatives aux parties liées », avec la totalité des entreprises et entités contrôlées par l'Etat français.

Les informations portant sur les transactions individuellement ou collectivement notables avec ces entités concernent les parties liées suivantes :

- Les sociétés membres du Groupe Public Ferroviaire, SNCF Mobilités et SNCF,
- L'Etat.

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

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

9.1 RELATIONS AVEC LE GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE

9.1.1 Relations avec SNCF Mobilités

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

Soldes au bilan

en millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Créances d'exploitation	659	768
Dettes d'exploitation	1 152	882

* Soldes au bilan hors dette financière présentée séparément au passif du bilan (voir note 5.2.2.)

Produits et charges

en millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Péages	3 481	3 409
Charges d'exploitation	-508	-556

9.1.2 Relations avec SNCF

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

- La gestion administrative des ressources humaines, de la paie et de la protection sociale ;
- La gestion de systèmes d'information du groupe ;
- La gestion immobilière et foncière du groupe ;
- L'organisation des achats généraux du groupe.

Soldes au bilan

en millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Créances d'exploitation	54	57
Dettes d'exploitation	51	90

Produits et charges

en millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Produits d'exploitation	81	74
Charges d'exploitation	-492	-517

9.2 RELATIONS AVEC L'ÉTAT

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

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

L'Etat verse également à SNCF Réseau des subventions de compensation fret ainsi que des subventions de financement des projets d'investissement.

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

Soldes au bilan

en millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Subventions appelées à encaisser	255	350

Produits et charges

en millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Redevances d'accès*	1 860	1 832
Compensations FRET	81	54

*dont redevances TER : 1 450 M€ et redevances TET : 410 M€

9.3 REMUNERATION DES PRINCIPAUX DIRIGEANTS

en millions d'euros	31/12/2019	31/12/2018
Avantages à court terme	4	4
Avantages postérieurs à l'emploi	-	-
Indemnités de fin de contrat	-	-
Rémunération des principaux dirigeants	4	4

Les montants indiqués correspondent à des rémunérations brutes.

10 ENGAGEMENTS HORS BILAN

Engagements donnés	31/12/2019					
	Variations	Ouverture	Clôture	Montant des engagements par période		
				< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
en millions d'euros						
Engagements liés au financement	-	-	-	-	-	-
Engagements liés aux activités opérationnelles	-410	1 500	1 090	166	116	808
Engagements d'achat d'immobilisations : autres immobilisations	54	56	109	75	27	8
Engagements d'achat d'immobilisations : projet EOLE	-84	154	71	58	13	-
Promesses de ventes - biens immobiliers	-22	44	22	7	7	9
Contrats de location simple : mobilier*	-36	51	15	14	1	0
Location simple immobilier*	-279	281	2	2	-	-
Garanties financières données à des tiers	-24	760	737	1	2	735
Location simple - matériel ferroviaire*	-20	154	134	11	67	56
Total engagements donnés	-410	1 500	1 090	166	116	808

*Contrats non éligibles à IFRS 16

Engagements reçus	31/12/2019					
	Variations	Ouverture	Clôture	Montant des engagements par période		
				< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
en millions d'euros						
Engagements liés au financement	-	1 500	1 500	-	1 500	-
Ligne de crédits bancaires non utilisées	-	1 500	1 500	-	1 500	-
Engagements liés aux activités opérationnelles	-54	1 150	1 095	467	308	320
Autres engagements reçus découlant des contrats d'achats d'immobilisations	-1	1	0	0	-	-
Promesses de ventes - biens immobiliers	-22	44	22	7	7	9
Location simple immobilier	-34	545	511	66	158	287
Autres engagements d'achats d'exploitations (reçus)	-3	8	5	2	3	-
Garanties financières reçues de tiers	6	551	557	393	140	24
Total engagements reçus	-54	2 650	2 595	467	1 808	320

10.1 LIGNE DE CREDIT SYNDIQUE

SNCF Réseau bénéficie d'une ligne de crédit syndiqué mise en place le 29 juin 2017 pour 1 500 M€, qui pourra être étendu jusqu'à 2 Mds €, dont l'échéance est le 29 juin 2022.

Cette date pourra être prorogée pour une période de 1 an renouvelable 2 fois. Cette ligne n'a pas fait l'objet de tirage au 31 décembre 2019.

Cette facilité de crédit (non tirée) a été conclue avec 15 banques. Elle a vocation à consolider la situation de liquidités de SNCF Réseau et constitue un élément important de l'appréciation portée par les agences de rating sur notre qualité de crédit.

Le protocole arrête le plan de financement global du projet à hauteur de 3,4 Mds€ dont 256 M€ sur fonds propres SNCF Réseau. Le montant des travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau s'élève à 3 Mds€. La mise en service s'échelonne de 2022 à 2024.

Sur décision de l'Etat, SNCF Réseau assure une avance (remboursable) de trésorerie plafonnée à 40% de l'ensemble des dépenses engagées à chaque instant, soit un montant maximum de 805 M€. Cette avance, effectuée sur une période de 10 ans, est rémunérée au taux de 1,5%. Les frais de portage sont couverts par l'Etat et la Société du Grand Paris (SGP).

Projet Charles de Gaulle Express

10.2 ENGAGEMENTS RELATIFS AUX ACHATS

Projet EOLE

Un arrêté inter-préfectoral du 31 mars 2016 a autorisé la réalisation des travaux et l'exploitation du prolongement à l'ouest de la ligne E du RER de la gare Haussmann St Lazare jusqu'à Nanterre – La Folie.

La loi du 28 décembre 2016 de ratification de la liaison CDG Express attribuée à une société, détenue à parts égales par SNCF Réseau, le Groupe ADP et CDC. La société a pour objet la conception, le financement, la réalisation ou l'aménagement, l'exploitation ainsi que la maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure ferroviaire. La loi permet également à l'Etat de désigner, par voie d'appel d'offres, l'exploitant ferroviaire chargé du service de transport de personnes.

L'Etat a fait adopter un amendement visant à préciser que la règle d'or ne s'applique pas à la participation de SNCF Réseau au financement du CDG Express compte tenu de sa spécificité. CDG Express a été créé le 5 octobre 2018. Son activité a pris effet à la signature des principaux contrats, notamment le contrat de concession avec l'Etat et le contrat de conception construction avec SNCF Réseau, soit le 11 février 2019.

Les coûts de construction sous responsabilité SNCF Réseau sont estimés à 1,6 Md€ avec un financement de CDG Express à hauteur de 84% environ.

10.3 GARANTIES FINANCIÈRES DONNÉES À DES TIERS

Les garanties financières données à des tiers se composent principalement de la garantie émise en 2011 en faveur de la Caisse des Dépôts-direction des Fonds d'Épargne pour un montant de 687 M€ (757 M€ pour 2018) et de la garantie financière accordée à CDG Express pour 47 M€.

10.4 GARANTIES FINANCIÈRES RECUES

Les garanties financières reçues se décomposent principalement de garanties financières auprès d'Eiffage Rail Express pour 140 M€, d'OCVIA pour 122 M€, de VINCI Construction pour 72 M€ et de Bouygues Travaux Public pour 38 M€.

11 HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

En application de l'article 222-8 du règlement de l'Autorité des marchés financiers, le tableau ci-dessous présente les honoraires versés par SNCF Réseau, ses filiales intégrées globalement et ses activités conjointes à chacun des contrôleurs légaux chargés de contrôler les comptes annuels et consolidés du Groupe SNCF Réseau.

Les commissaires aux comptes titulaires de SNCF Réseau sont PwC et Ernst & Young, pour les exercices clos à compter du 1^{er} janvier 2015.

Le tableau ci-dessous présente le détail des honoraires par cabinet :

en millions d'euros	Ernst & Young		PwC	
	31/12/2019	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2018
Commissariat aux comptes (consolidés et individuels)	0,5	0,3	0,3	0,4
Services Autres que la Certification des Comptes	0,1	-	0,1	0,1
Total	0,6	0,3	0,4	0,5

* - E&Y : attestations des lignes de dettes dans le cadre de la reprise par l'Etat de 25 Md€ au 01/01/2020, à destination de l'Agence France Trésor
 _ PWC : attestations des dépenses sur projets ferroviaires, à destination des financeurs

04 –

RAPPORT DE GESTION SOCIAL SNCF RÉSEAU

Normes comptables françaises – en millions d'euros



SOMMAIRE

1. SNCF RESEAU EN 2019	128	5.2. EXPLOITATION DU RÉSEAU : LES ENJEUX DE SÉCURITÉ ET RÉGULARITÉ.....	139
1.1. PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ	128	5.3. MAINTENANCE DU RÉSEAU : SÉCURITÉ ET INNOVATION	140
1.2. STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE.....	128	5.4. ACTIVITÉ FONCIÈRE ET IMMOBILIÈRE	140
1.3. FAITS MARQUANTS	131	6. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ETAT	141
1.4. ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE.....	131	6.1. CONCOURS PUBLICS RELATIFS AUX INVESTISSEMENTS SUR LE RÉSEAU.....	141
1.5. CHIFFRES CLÉS FINANCIERS	132	6.2. RESPONSABILITÉ FISCALE	141
1.6. VALEUR ACTUELLE DE L'ACTIF À LA DATE DE CLÔTURE.....	132	7. VOLET SOCIAL	141
2. RESULTATS DE L'EXERCICE	134	8. INFORMATION SUR LES DELAIS DE REGLEMENT	142
2.1. COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS 2019.....	134	8.1. FOURNISSEURS	142
3. INVESTISSEMENTS	136	8.2. CLIENTS.....	142
4. ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT.....	136	9. LES RISQUES ET LEUR GESTION.....	143
4.1. GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ.....	138	10. RESPONSABILITE SOCIETALE DE L'ENTREPRISE ...	143
5. ACTIVITE ECONOMIQUE DE L'ENTREPRISE	138	11. ENJEUX ET PERSPECTIVES.....	143
5.1. SATISFACTION CLIENT : AMÉLIORER L'ACCÈS AU RÉSEAU	138		

1. SNCF RÉSEAU EN 2019

1.1. PRÉSENTATION DE L'ACTIVITÉ

SNCF Réseau gère, maintient, développe et commercialise les services offerts par le réseau ferré national (RFN). Il est le garant de la sécurité et de la performance des circulations sur 30 000 km de lignes, dont 2 700 km de Lignes à Grande Vitesse. Il est également le garant de l'accès au réseau et aux infrastructures de services pour ses clients dans des conditions transparentes et non discriminatoires : 29 entreprises ferroviaires circulent sur le réseau et 12 autres entreprises, appelées candidats autorisés (opérateurs de transport combiné, ports, etc.), commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix.

Depuis le mois de juillet 2018, une nouvelle organisation de SNCF Réseau a été mise en place, plus transverse et davantage tournée vers le client. L'organisation a été structurée par grandes missions stratégiques avec **trois directions de prescription** (Stratégie, Programmation & MOA, Industrielle & Ingénierie et Exploitation Système), **trois directions de production** (Clients & Services, Opérations & Production et Ile-de-France) et **quatre directions support** (Sécurité, Sûreté & Risques, Ressources Humaines, Finances & Achats et Communication & Dialogue Territorial).

SNCF RÉSEAU

Trois directions de prescription

Construction de la stratégie du RFN et définition des politiques techniques et des outils.

Trois directions de production

Planification et réalisation des projets industriels et opérationnels.

Quatre directions support

Facilitation de la coordination et du pilotage de l'activité.

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

Par ailleurs, ses filiales sont présentes sur les activités suivantes :

- SFERIS, société de prestation de travaux et d'accompagnement des chantiers en France, détenue à 100% par SNCF Réseau ;
- EURAILSCOUT BV, société d'inspection et d'analyses embarquées des voies ferrées, détenue à 50% par SNCF Réseau ;
- ALTAMETRIS, société spécialisée dans la collecte, l'exploitation, et la valorisation de données par vecteurs mobiles automatisés, détenue à 100% par SNCF Réseau ;
- SNCF INFRA LBA DEVELOPPEMENT, société holding détenue à 40% par SNCF Réseau et à 60% par Le Bronze Alloys. Elle détient 5% de la coentreprise « XI'AN RAILWAYS TECHNOLOGY PARTNERS » qui produit des pièces de caténaires pour le marché chinois ;
- LINEA FIGUERAS PERPIGNAN, société détenue à 50% par SNCF Réseau et à 50% par ADIF et qui a pour objet la réalisation des opérations liées à la circulation et à la maintenance de la ligne ferroviaire entre Figueras en Espagne et Perpignan en France ;
- IMMO RESEAU, société holding immobilière fondée en avril 2018, détenue à 100% par SNCF Réseau et dont l'objet principal est la prise de participation dans des sociétés dédiées à l'aménagement et à la promotion du patrimoine immobilier, en vue d'en accompagner le processus de valorisation. Elle détient à 50% avec SNCF Mobilités les sociétés EFAC (Espaces Ferroviaires Aménagement Commun) et EFPC (Espaces Ferroviaires Promotion Commun) ;
- CDG Express Travaux, société fondée le 5 octobre 2018 et détenue à parts égales entre SNCF Réseau, le Groupe ADP et la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC). Elle

fait suite à la filiale CDG Express Etudes et est destinée à bénéficier d'un contrat de concession de travaux par l'Etat pour la maîtrise d'ouvrage, le financement, la conception, la construction et la mise à disposition du projet de liaison ferroviaire entre la gare de l'Est à Paris et l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle.

1.2. STRATÉGIE DE L'ENTREPRISE

1.2.1. Réforme du système ferroviaire

1.2.1.1. La future gouvernance

L'ordonnance « gouvernance », publiée au Journal Officiel du 04 juin 2019, s'inscrit dans le cadre de la réforme du système ferroviaire français, portée par le Gouvernement.

Elle précise les missions de la société « mère » SNCF, le fonctionnement de la nouvelle gouvernance du Groupe public unifié (GPU), et les dispositions sociales relatives à la poursuite des contrats de travail au sein du nouveau Groupe public unifié.

Ces principales dispositions prévoient :

- **Une société mère renforcée dans son rôle de pilotage du Groupe**

L'ordonnance précise que le Groupe public unifié est constitué de la SNCF et de ses filiales (directes et indirectes), concrétisant la transformation à partir du 1^{er} janvier 2020 des 3 Épic en 5 sociétés à capitaux publics : SA SNCF, SA SNCF Voyageurs, SA SNCF Réseau, SA SNCF Gares & Connexions, ET SAS SNCF Fret.

SNCF Réseau, détenue à 100% par la société SNCF, est devenu le gestionnaire unifié des gares de voyageurs au 1^{er} janvier 2020, via sa filiale Gares & Connexions et le pivot du système ferroviaire

- **Une gouvernance plus intégrée et qui préserve l'indépendance du Gestionnaire d'Infrastructure**

La gouvernance est constituée d'un Conseil d'administration (CA) et d'une Assemblée Générale (AG) composée de l'actionnaire unique SNCF

Le CA de SNCF Réseau comprend :

- 3 membres nommés par l'assemblée générale des actionnaires sur proposition de l'État (le Président du Conseil d'administration est désigné parmi ces membres)
- 1 représentant de l'État
- 4 membres nommés par l'assemblée générale des actionnaires
- 4 représentants des salariés

L'AG a notamment pour rôle de nommer dans les conditions prévues par la loi les administrateurs, les commissaires aux comptes ; d'approuver ou rejeter les comptes et d'affecter le résultat de l'exercice ; de modifier les statuts (Assemblée Générale Extraordinaire).

Toute décision de nomination, révocation ou de renouvellement du président-directeur général est préalablement soumise à l'avis conforme de l'ART (Autorité de Régulation des Transports).

Certaines résolutions spécifiques (dividendes pouvant être distribués, budget annuel et comptes prévisionnels, plan stratégique, opération d'acquisition ou de cessions, engagement hors bilan) ne peuvent être adoptées par le CA sans le vote favorable de la majorité des membres désignés par l'assemblée générale, autres que ceux proposés par l'État (hors fonctions essentielles).

Les statuts des futures sociétés, approuvés par décret en Conseil d'Etat, déterminent de manière plus précise les modalités de gouvernance.

- Un cadre social maintenu et précisé

Le changement de statut juridique du Groupe n'entraîne pas, en lui-même, de conséquences sur le cadre social qui s'applique actuellement aux salariés. Ainsi, l'ordonnance gouvernance confirme les dispositions suivantes, en vigueur au 1er janvier 2020 :

- o La continuité des contrats de travail des Epic vers les nouvelles sociétés ;
- o L'application de la convention collective nationale ferroviaire ;
- o Le maintien des Comités Sociaux et Economiques (CSE) mis en place au 1^{er} Janvier 2019.

1.2.1.2. **Approbation des statuts de la société SNCF Réseau**

Le 31 décembre 2019 le décret n° 2019-1587 a approuvé les statuts de la société SNCF Réseau. Ce dernier porte diverses dispositions :

- Des dispositions modifiables uniquement par décret

Par rapport aux statuts de SNCF Réseau, certaines dispositions sont reprises (maintien d'un bulletin officiel, obligation de communiquer la liste des emplois de dirigeants à l'ART), simplifiées (projet de budget à arrêter avant le 31/12 de l'année précédant l'exercice concerné) ou supprimées des statuts (comme l'obligation de séparation comptable des IS).

- Les principales dispositions des statuts initiaux modifiables sur décision de l'actionnaire unique SNCF

La SNCF, devient une société anonyme à capitaux publics. En tant qu'actionnaire unique elle exercera les pouvoirs dévolus par la loi aux assemblées générales (AG).

Les Statuts de la SA SNCF Réseau ont été publiés au Journal Officiel du 1^{er} janvier 2020 dont les principales missions sont :

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

1.2.1.3. **Tarification du réseau ferré national 2021-2023 (publication au JO du 10/09/2019)**

Une nouvelle tarification pluriannuelle des redevances d'infrastructure a été établie pour une durée de 3 ans (durée qui pourrait être portée à 5 ans) à compter de 2021-2023.

Cette nouvelle tarification :

- permet une meilleure prise en compte du marché aval et une simplification
- s'inscrit dans l'accompagnement de l'ouverture du marché Voyageurs pour développer le trafic
- tient compte des attentes fortes du législateur et de l'état sur l'aménagement du territoire
- répond aussi aux demandes des régions sur la mise en œuvre d'une incitation au développement du trafic

L'ART a rendu le 6 février 2020 son avis en rejetant l'indexation proposée par SNCF Réseau de la tarification de ses activités conventionnées. SNCF Réseau a 3 mois pour proposer une nouvelle tarification à l'ART qui disposera à son tour d'un délai d'un mois pour rendre son nouvel avis. SNCF Réseau ne considère pas cet avis comme un indice de variation de valeur à intégrer au test de valeur.

1.2.1.4. **La Loi Orientation des Mobilités (LOM) du 24/12/2019**

Adoptée définitivement le 19 novembre à l'Assemblée Nationale, la loi d'orientation des mobilités a pour objectifs principaux de :

- Supprimer les zones non couvertes par une Autorité régulatrice de la mobilité (dite zones blanches)
 - o Les communautés de communes peuvent devenir des AOM (Autorités Organisatrices de la Mobilité)
 - o Compétences élargies données aux régions

Programmer les investissements dans les infrastructures de transport avec 13,4 Md€ alloués aux « déplacements quotidiens » pour la période 2018-2022.

- Accélérer la croissance des nouvelles mobilités via l'ouverture des données de l'offre de mobilité d'ici fin 2021 en permettant que 100% des informations sur les solutions de transports disponibles soient accessibles en 1 clic (Arrêts, horaires, tarifs, perturbations, disponibilités...).
- Réussir la transition écologique, en réduisant les émissions de gaz à effet de serre émis par les transports

1.2.2. Règle d'or

La règle d'or vise à garantir le respect de la trajectoire du contrat de performance en termes de cash-flows et d'évolution de la dette.

A compter du 1^{er} janvier 2027, le ratio entre la valeur de remboursement de la dette financière nette et la marge opérationnelle ne pourra être supérieur à 6 afin de garantir que SNCF Réseau génère une valeur suffisante pour assurer le remboursement de sa dette.

La période transitoire 2020-2026 permettra de converger vers ce ratio cible grâce à la reprise de la dette de 35 Md€ par l'Etat, l'augmentation de la performance économique de SNCF Réseau et le versement du fonds de concours à partir des dividendes remontés à l'Etat par le Groupe SNCF.

Au 31 décembre 2019, le ratio "règle d'or" s'établit à 26,84 contre 31,06 fin 2018. Cette baisse s'explique par l'amélioration de la marge opérationnelle.

1.2.3. La nouvelle SNCF : SNCF 2020

1.2.3.1. Volet social

La nouvelle structuration de l'entreprise en sociétés anonymes vise à mettre en place une procédure d'information-consultation importante tant au niveau du Comité Central du Groupe Public Ferroviaire (CCGPF) que dans les Comités Sociaux et Economiques (CSE) concernés.

Le nouveau cadre social présente plusieurs ambitions :

- Un contrat de travail qui décrit l'engagement mutuel entre l'entreprise et le salarié dans une logique de droits et devoirs
- Des définitions d'emploi issues des classifications de branche, qui permettent la polyvalence ou poly-compétence et le développement professionnel dans l'emploi
- Des rémunérations qui permettent d'être attractif sur le marché du travail et avec une progression moins automatique
- Une mobilité inter-sociétés/activités réaffirmée pour fidéliser et développer les compétences système
- Une promotion professionnelle qui permet de bénéficier de l'ascenseur social SNCF en managant par les compétences
- Une démarche compétence en cours qui permettra à chacun d'avoir de la visibilité sur un parcours professionnel personnalisé et une vision sur l'évolution des compétences de son métier à 5 ans
- Une transformation profonde de la formation (création de 3 grands campus à horizon 2022), une refonte globale des formations initiales, des méthodes pédagogiques

nouvelles privilégiant le développement des pratiques, une formation plus modularisée facilitant le développement des parcours et des passerelles entre métiers ou spécialités.

- Des droits individuels et collectifs de haut niveau, gages de notre attractivité et de la qualité de vie des salariés : protection sociale, logement, RSE, etc

Un nouveau pacte social

Le projet d'accord sur les classifications et rémunérations de la convention collective de la branche ferroviaire a obtenu la signature des organisations syndicales UNSA et CFDT. Il ne sera pas applicable en raison de l'opposition d'organisations syndicales représentant plus de 50 % des salariés de la branche.

Cet accord prévoyait d'assurer à tous les salariés des futures entreprises de disposer d'un socle de droits qui pouvait être complété par des accords d'entreprise. Il incluait :

- Des rémunérations annuelles garanties
- Une progression automatique de la rémunération par le biais d'une prime d'ancienneté
- Une compensation minimale garantie du travail de nuit, les jours fériés et le dimanche
- Des descriptifs précis des emplois donnant à toutes les entreprises et tous les salariés (statutaires comme contractuels) un référentiel commun des métiers : les emplois-types.
- Pour chaque emploi-type, un niveau de qualification (classe) minimum ainsi qu'une visibilité sur la progression professionnelle possible.

1.2.3.2. Filialisation de Gares & Connexions

A compter du 1^{er} Janvier 2020, date d'entrée en vigueur des mesures du Nouveau Pacte Ferroviaire, SNCF Gares & Connexions (G&C) et ses filiales (AREP, Retail & Connexions) deviendront filiales de SNCF Réseau. G&C, détenue à 100 % par SNCF Réseau, reprendra les activités et investissements du périmètre historique de G&C et du périmètre transféré par SNCF Réseau.

1.2.3.3. Nouvelle politique de financement

Le pilotage stratégique et financier sera assuré par la société SNCF SA, société-mère du nouveau Groupe unifié.

À partir de 2020, les financements obligataires du Groupe seront assurés par la société SNCF SA, émetteur unique, qui aura vocation à financer l'ensemble du Groupe.

A titre dérogatoire, jusqu'au 30 Juin 2020, SNCF Réseau SA pourra continuer à se financer sur les marchés de capitaux pour son propre compte.

L'encours de dette de SNCF Réseau au 30 Juin 2020 restera inscrit, après cette date, au bilan de SNCF Réseau SA. Aucun transfert de ce stock de dette historique n'est envisagé vers SNCF SA ou toute autre entité du Groupe.

SNCF Réseau reste donc soumise sans changement à la réglementation AMF relative aux émetteurs de titres de créances, tant que des titres SNCF Réseau resteront en circulation

1.2.3.4. Nouveau régime des biens

SNCF Réseau perd la propriété de ses actifs reprise par l'État et devient affectataire sans changement dans ses droits et obligations.

1.3. FAITS MARQUANTS**1.3.1. La grève du mois de décembre 2019**

Depuis le 05 décembre 2019, la grève nationale engagée contre la réforme des retraites a eu un impact significatif sur les comptes de SNCF Réseau. Avec 27 jours de grèves consécutifs, l'impact financier sur la marge opérationnelle est estimé à 176 M€. Le chiffre d'affaires perdu au titre du mouvement social est de 194 M€, légèrement atténué par les retenues sur salaire des grévistes et des économies sur les charges. La grève se poursuit sur le mois de janvier et aura également une incidence importante sur les comptes de l'année 2020.

1.3.2. Évolutions des conditions d'exercice de nos activités**1.3.2.1. Cahier des clauses et des conditions générales travaux (CCCG travaux)**

La Commission des Marchés du Syndicat des Entrepreneurs de Travaux de Voies Ferrées de France, en liaison avec la Fédération Nationale des Travaux Publics, a élaboré un guide pratique à l'usage des conducteurs de travaux afin d'améliorer la connaissance et la pratique du CCCG travaux SNCF par les entreprises. Ce guide met l'accent sur les priorités stratégiques en revisitant les exigences en matière de sécurité et sûreté, de qualité et de protection de l'environnement. Il vise également à fluidifier la validation et le règlement des prestations. Des mises à jour sont réalisées pour tenir compte des évolutions législatives et réglementaires. Son entrée en vigueur est fixée au 1^{er} janvier 2020.

1.3.2.2. Loi du 11 juillet 2019

Pour l'année 2019, la Nouvelle Loi de Finances de 2019 a annoncé le gel du taux de l'impôt sur les sociétés à 33,33% au lieu de 31%.

A noter que pour 2020, le débat sur l'orientation des finances publiques à l'Assemblée nationale le 11 juillet dernier, a prévu le maintien du taux de 31 % au lieu de 28 %. Cette orientation devrait être reprise dans la prochaine Loi de Finances 2020.

1.3.3. Audits en cours**1.3.3.1. Contrôle de la DGCCRF**

La Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (DGCCRF) a notifié en février 2019 les deux EPICs (SNCF Mobilités et SNCF Réseau) d'un contrôle. La période contrôlée pour SNCF Réseau concerne le 1^{er} semestre 2018. Une première analyse a été restituée le 3 décembre 2019. La poursuite du contrôle est prévue le 19 février 2020.

1.3.3.2. Contrôle de l'Agence Française Anticorruption (AFA)

Le contrôle du GPF est engagé depuis février 2018 avec 160 points analysés. Après entretien d'une cinquantaine de personnes en juin 2018, le rapport de contrôle a été envoyé au président du directoire fin Août 2019. Le rapport mentionne 45 observations, 8 recommandations, et 7 constats de manquements, avec mise en œuvre attendue des recommandations d'ici la fin de premier trimestre 2020. Les observations ou recommandations concernent le Groupe Public Ferroviaire, (avec parfois quelques développements limités à tel ou tel EPIC).

1.3.3.3. URSSAF contrôle en cours

Un contrôle a été engagé par l'URSSAF sur le périmètre du GPF en janvier 2019, portant sur les exercices 2016, 2017 et 2018.

Dans le cadre de ces opérations, les cotisations du régime général et du régime spécial ont fait l'objet d'une vérification.

Les vérifications ont portés en priorité sur les thèmes suivants : auto - entrepreneurs, indemnités de rupture, frais professionnels, réduction Fillon, bons-cadeaux, litiges prudhommaux et exonérations de cotisations.

Les lettres de notification ont été reçues fin décembre 2019. Une provision a été comptabilisée en conséquence.

1.3.4. Certifications et récompenses**1.3.4.1. Renouvellement du label "Relations fournisseurs et achats responsables"**

La Médiation des Entreprises et le Conseil national des achats ont attribué aux 3 EPIC le 20 mars 2019 ce label sur la base d'un audit complet comportant 14 axes d'appréciation dont l'un portant sur l'Équité Financière vis-à-vis des fournisseurs.

Il a été identifié des actions et objectifs réalistes et atteignables concernant la démarche de fluidification du paiement des factures sur 2019 et le suivi de sa mise en œuvre. Ces KPI sont répertoriés dans un « plan de progrès » présenté au médiateur dans le cadre des échanges sur le renouvellement du label.

Suite à une soutenance le 8 Octobre 2019 sur l'avancement du plan de progrès auprès de la Médiation des Entreprises, la reconduction du Label a été validée. Une présentation des évolutions des conditions de paiement des prestations de travaux prévues en 2020 a également eu lieu.

1.3.4.2. Prix "Région capital 2019"

SNCF reçoit le prix "Région capital 2019" grâce à la mise en service en Octobre 2018 du Centre de Commandement de Saint Denis qui gère chaque jour les allers et venues ferroviaires de 1,5 million de voyageurs au nord de Paris.

1.3.5. Test de valeur à fin 2019

Dans le cadre des comptes de l'exercice 2018, SNCF Réseau avait tiré les conséquences de la loi d'habilitation pour un nouveau pacte ferroviaire adoptée le 14 juin 2018, ainsi que des diverses mesures annoncées par le gouvernement, notamment sur l'évolution des indexations des péages, qui avaient constitué des indices de variation de valeur avec pour conséquence la comptabilisation d'une dépréciation des actifs d'un montant de 3,4 Mds €, en plus du montant de dépréciation de 9,6 Mds € comptabilisé au 31/12/2015.

Au 31/12/2019, de nouveaux indices de variation de valeur ont été identifiés et un nouveau test a été réalisé. Ce test n'a pas conduit à modifier la valeur nette des actifs de référence (cf. 1.6).

1.4. ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE**1.4.1. Nomination du Président de SNCF Réseau**

Patrick Jeantet, anciennement président de SNCF Réseau a été nommé président du directoire du Groupe Keolis le 1^{er} février 2020

La candidature de Luc Lallemand comme PDG de SNCF Réseau a été approuvée par le Conseil d'administration en date du 7 Janvier 2020. L'Autorité de régulation des transports a émis un avis favorable à sa nomination le 23 janvier 2020. Le Conseil d'administration du 29 janvier 2020 de SNCF Réseau a nommé Luc Lallemand au poste de président-directeur général

de SNCF Réseau pour un mandat de quatre ans. Ce dernier prendra ses fonctions au 1^{er} mars 2020.

1.4.2. Protocole d'accord lignes dessertes fines sur région Grand-Est et centre Val-de-Loire

L'Etat et les Régions Grand-Est et Centre Val-de-Loire ont signé le 20 février 2020, en présence de SNCF Réseau, deux protocoles d'accord sur l'avenir des lignes de desserte fine du territoire de ces deux Régions. Ces protocoles structurent ces lignes en trois groupes distincts, un groupe de lignes ayant vocation à être réintégrées au réseau structurant dont SNCF Réseau finance le renouvellement, un groupe de lignes toujours cofinancées par les CPER, et un groupe de lignes reprises intégralement par ces deux Régions pour leur maintenance et leur renouvellement selon les principes posés par l'article 172 de la loi d'orientation des mobilités. Ces deux Régions s'engagent parallèlement à augmenter leurs offres de transport régionales. Ces accords seront exécutoires après accord des organes compétents dans un délai prévu de trois mois par les protocoles

1.5. CHIFFRES CLÉS FINANCIERS

En millions d'euros	2019	2018
Chiffre d'affaires	6 429	6 233
Excédent brut d'exploitation	1 751	1 480
Résultat d'exploitation	676	517
Résultat financier	(1 655)	(1 484)
Résultat courant	(979)	(967)
Résultat exceptionnel	70	(3 341)

1.6. VALEUR ACTUELLE DE L'ACTIF À LA DATE DE CLÔTURE

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

En 2018, l'adoption le 14 juin 2018 de la loi d'habilitation pour un nouveau pacte ferroviaire, de même que diverses déclarations du gouvernement, concernant notamment une évolution des modalités d'indexation des péages de SNCF Réseau, avaient constitué de nouveaux indices de variation de valeur. En conséquence un nouveau test avait été réalisé sur la base des informations disponibles issues :

- Du cadre de référence de la trajectoire économique et financière du GPF et de sa déclinaison pour SNCF Réseau qui a été présentée pour information au conseil d'administration du 25 juillet 2018,
- des échanges avec l'Etat qui ont permis de définir les éléments structurants de la trajectoire tels que repris ci-après.

Ce test avait conduit à la comptabilisation d'une dépréciation complémentaire de 3,4 Mds €.

Au 31/12/2019, les évolutions réglementaires suivantes constituent des indices de variation de valeur :

3. Publication en septembre 2019 des modalités de mise en œuvre de la loi Didier promulguée le 7/07/14 et relative au partage des responsabilités et des charges financières concernant l'entretien des ouvrages d'art.
4. L'interdiction programmée de l'utilisation du glyphosate annoncée par le gouvernement, illustrée par la loi Egalim du 30/10/2018, concernant le domaine de l'agriculture, et la mise en place d'une

mission parlementaire en 2019 en charge de la stratégie de la sortie totale du glyphosate. La mise en œuvre de cette évolution réglementaire a été confirmée par le Président de SNCF pour mettre fin à l'utilisation du glyphosate en 2021.

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.

De même, les discussions engagées avec l'Etat concernant le nouveau contrat de performance pour la période 2020-2029 ne sont pas suffisamment avancées pour pouvoir être prises en compte dans le test de la clôture au 31/12/2019, des arbitrages structurants restant à réaliser notamment quant à la consistance du réseau.

Il est précisé que l'ART a rendu le 06/02/2020 un avis non conforme concernant l'indexation de la tarification des activités conventionnées au titre de l'HDS 2021-2023, tarification publiée le 13/12/2019. SNCF Réseau dispose à compter de cette date d'un délai de 3 mois pour proposer une nouvelle tarification à l'ART qui disposera à son tour d'un délai d'un mois pour rendre son nouvel avis.

Un nouveau test de valeur a donc été réalisé sans prise en compte de ces trois derniers éléments pour les raisons invoquées ci-dessus pour chacun d'entre eux.

Le périmètre du test de l'UGT Infrastructure a été adapté aux opérations de transferts d'actifs réalisées au 01/01/2020 (cf ci-avant Faits marquants relatifs à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire). Le test de valeur de l'UGT Infrastructure a été réalisé hors actifs gares transférés au 01/01/2020 représentant une valeur nette comptable de 0,9 Md€. La valeur recouvrable de ces actifs transférés a été documentée en lien avec la valeur retenue telle que convenue entre les parties dans le traité d'apport et visée par le rapport des commissaires aux apports, étant entendu qu'il a été considéré que la réunion des actifs gares issus de Mobilités et ceux issus de Réseau ne générerait pas de synergie ni de « di synergie » ou qu'en tout état de cause ces effets n'étaient pas mesurables au 31/12/2019.

Les tests de valeur réalisés au 31/12/2019 ont permis de confirmer les valeurs nettes comptables des actifs, de l'UGT Infrastructure d'une part, des actifs gares transférés, d'autre part, compte tenu des dépréciations précédemment comptabilisées.

Il est toutefois précisé que la valeur recouvrable dépend notamment de la mise en œuvre par l'Etat de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour la soutenir ainsi que de la capacité de l'entreprise à atteindre ses plans de productivité. La réalité ainsi que certaines hypothèses futures pourront diverger de manière sensible des estimations retenues.

La valeur nette comptable des actifs de l'UGT Infrastructure, hors actifs gares, s'élève ainsi au 31/12/2019 à 31,6 Md€ contre 31,0 Mds € au 31/12/2018, après dépréciation comptabilisées aux clôtures précédentes. Ces actifs recouvrent les lignes en service ainsi que les travaux de régénération en cours.

Les autres immobilisations en cours (1,9 Mds€ au 31 décembre 2019 contre 1,8 Md€ au 31 décembre 2018) concernent des investissements de capacité en cours de développement dont la valeur est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique.

Les éléments méthodologiques pour déterminer la valeur recouvrable au 31/12/2019, ainsi que les différentes hypothèses clés sont rappelées ci-après :

La méthodologie retenue a été identique à celle appliquée lors du précédent test de valeur (2018).

Il est rappelé que les flux prévisionnels actualisés sont calculés sur les sept années restantes de la trajectoire économique issue du contrat de performance 2017-2026 avec l'Etat mis à jour des nouveaux éléments d'information disponibles, prolongées 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 1,7% les valeurs de l'année normative 2030 et représente 88% 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 5,15 % contre un taux de 5,3 % en 2018.

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'Etat, issus de la dernière trajectoire économique et financière présentée en conseil d'administration et qui concernent :

- Evolution 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'Etat 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 Coût Directement Imputable (CDI) dans le cadre de la tarification 2019,
- Des investissements additionnels, par rapport au contrat de performance, programmés à compter de 2020, de l'ordre de 200 M€ par an (euros constants 2016 dans la trajectoire de juillet 2018). 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 hausse par rapport à la chronique du contrat de performance, pour atteindre des montants annuels de 988 M€. Ces subventions sont issues de l'affectation par l'Etat de tout ou partie des dividendes perçus de SNCF sur le résultat de ses filiales, et complétée le cas échéant par la rétrocession d'une quote-part de produit de l'intégration fiscale du groupe public ferroviaire (GPF) et/ou de cessions. La chronique des montants de subventions d'investissement de régénération pris en compte est alignée avec la trajectoire économique et

financière du Groupe SNCF, elle-même présentée à son conseil de surveillance en juillet 2018.

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.

Les analyses de sensibilité réalisées dans le cadre du test au 31/12/2019 ressortent de la façon suivante :

Sensibilité aux paramètres de valorisation :

Une variation de +/- 10 points de base du taux d'actualisation représente une variation de -/+1,2 Md€ de valeur recouvrable.

Une variation de +/- 10 points de base du taux de croissance à l'infini entraîne une variation de +0,9Md€.

Sensibilité aux flux de trésorerie sur la période 2017-2030 (y compris effet IS) :

Une variation de +/- 100 M€ de dépenses nettes de régénération annuelles représente une variation de -/+ 2,1 Mds € de la valeur recouvrable. Cette valeur est fournie à titre indicatif car, au-delà d'un certain seuil, l'impact de l'évolution des dépenses de renouvellement sur la valeur recouvrable des actifs n'est pas linéaire et ces impacts peuvent être significatifs sur le coût de la maintenance, le trafic et donc les péages.

Une variation de +/- 100 M€ par an des péages ou des concours de l'Etat représente une variation de +/- 1,9 Md € de la valeur recouvrable.

2. RÉSULTATS DE L'EXERCICE

2.1. COMMENTAIRE GÉNÉRAL SUR LES RÉSULTATS 2019

En millions d'euros	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Variation En M€
Chiffre d'affaires	6 429	6 233	195
Production immobilisée et stockée	5 335	4 738	596
Achats et charges externes	(6 874)	(5 924)	(950)
Valeur Ajoutée	4 889	5 047	(158)
Autres produits d'exploitation (dont subventions d'exploitation)	582	201	381
Impôts, taxes et versements assimilés	(229)	(234)	6
Charges de personnel	(3 492)	(3 533)	41
Excédent Brut d'Exploitation	1 751	1 480	271
Reprises de dépréciations et provisions d'exploitation et reprise de subvention d'investissement, Transferts de charges	1 077	1 316	(239)
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation	(2 150)	(2 278)	128
Autres charges de gestion	(1)	(0)	(1)
Résultat d'Exploitation	676	517	159
Produits financiers	1 071	879	192
Charges financières	(2 726)	(2 363)	(363)
Résultat Financier	(1 655)	(1 484)	(171)
Résultat Courant	(979)	(967)	(12)
Produits exceptionnels	539	500	38
Charges exceptionnelles	(469)	(3 841)	3 373
Résultat Exceptionnel	70	(3 341)	3 411
Impôt sur les résultats	2	86	(84)
Résultat Net	(907)	(4 221)	3 315

2.1.1. Le chiffre d'affaires

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Variation de l'exercice
Redevance d'accès	2 022	1 986	35
Redevance de marché	2 502	2 053	449
Redevance de circulation	875	1 236	-361
Redevance quais	131	121	10
Redevances complémentaires électricité	238	211	27
Autres recettes	50	41	9
Sous-total recettes commerciales d'infrastructure	5 818	5 648	170
Autres produits	611	585	26
Total Chiffre d'affaires	6 429	6 233	195

Le chiffre d'affaires est en progression de +195 M€ par rapport à fin décembre 2018 dont +23 M€ d'impact net lié aux grèves. Hors effet grève, la croissance du chiffre d'affaires est portée par la hausse des barèmes de redevances de +99 M€ (indexation de +1,7% sur Voyageurs et +5,8% sur Marchandises), des régularisations sur exercices antérieurs ayant impactées 2018 pour +24 M€

Production immobilisée

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Variation de l'exercice
Production immobilisée ACE	4 101	3 519	582
Production Immobilisée Charges de personnel	1 143	1 138	5
Production Stockée	90	81	9
Total Production Immobilisée	5 334	4 738	596

2.1.2. Autres produits d'exploitation

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Variation de l'exercice
Subventions d'exploitation	493	164	329
Autres produits	89	36	53
Total Autres Produits d'Exploitation	582	201	381

2.1.3. Achats et charges externes

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Variation de l'exercice
Moyens de transport et de traction	-351	-322	-30
Entretien, maintenance	-2 904	-2 391	-514
Honoraires et prestations informatiques	-860	-774	-86
Patrimoine	-792	-775	-17
Autres achats et charges externes	-1 967	-1 664	-303
Total Achats et charges externes	-6 874	-5 924	-950

2.1.4. Charges de personnel

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Variation de l'exercice
Salaires et traitements	-2 343	-2 347	4
Cotisations retraites	-676	-641	-35
Autres charges sociales	-401	-474	73
Charges liées aux congés, repos et départs anticipés	-8	-7	-1
Sous-total	-3 428	-3 468	40
Mise à disposition de personnel	-64	-65	1
Total des charges de personnel	-3 492	-3 533	41
Total des effectifs moyens payés	57 078	57 439	-361

L'effectif moyen payé au 31/12/2019 ressort à 57 078.

2.1.5. Résultat financier

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Variation de l'exercice
Coût endettement financier net	-1 511	-1 498	-13
Coût financier des avantages au personnel	-139	16	-156
Dividendes	0	1	-1
Autres charges financières	-155	-207	52
Autres produits financiers	151	204	-53
Total Résultat Financier	-1 655	-1 484	-171

2.1.6. Résultat exceptionnel

Le résultat exceptionnel de l'exercice 2019 s'élève à 70 M€

3. INVESTISSEMENTS

En millions d'euros	31 déc 2019	31 déc 2018	Evolution	
			En M€	En %
Grands projets de développement	1 081	770	311	40 %
<i>Dont part PPP</i>	<i>53</i>	<i>111</i>	<i>(58)</i>	<i>(52) %</i>
Projets régionaux de développement	1 114	861	253	29 %
Mise en conformité du réseau	345	268	77	29 %
Renouvellement et performance	2 714	2 725	(11)	(0) %
Foncier et autres	113	133	(20)	(15) %
<i>Dont part foncier</i>	<i>43</i>	<i>59</i>	<i>(16)</i>	<i>(26) %</i>
<i>Dont part travaux pour tiers</i>	<i>69</i>	<i>75</i>	<i>(6)</i>	<i>(7) %</i>
TOTAL INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES	5 367	4 757	610	13 %
Industriels	308	299	9	3 %
DEPENSES TOTALES	5 674	5 057	617	12 %

*Reclassement de 8 M€ concernant CDG Express suivi initialement en PRD en 2018 vers Grands projets de développement en 2019

Les investissements sont présentés en dépenses totales, immobilisées et non immobilisées, hors coût de financement.

Le total des dépenses d'investissements brutes représente 5 674 M€, en hausse de 617 M€ par rapport à fin décembre 2018 arrêté à 5 057 M€. Les dépenses d'investissements ont notamment augmenté sur les projets de développements nationaux de +311 M€ et régionaux de +253 M€ atténuées par une légère baisse des investissements de renouvellement et performance (- 11 M€) et du foncier (- 20 M€).

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

- Investissements de renouvellement et performance

- Le programme de renouvellement de l'année 2019 témoigne de la volonté de l'entreprise de poursuivre les efforts d'investissement pour la régénération du réseau structurant le plus circulé.
- La production à fin décembre 2019 s'établit à 2 714 M€, en retrait de 11 M€ par rapport à fin décembre 2018 (2 725 M€).
- La rénovation des voies et appareils de voie du réseau principal se poursuit à un rythme élevé conformément à la planification des travaux en nombre de GOPEQ (équivalent de km de voies renouvelées) et en nombre d'appareils de voie par rapport à 2018

- Mises en conformité du réseau

La mise en conformité du réseau s'inscrit dans le cadre de la priorité de l'entreprise accordée aux opérations spécifiques de sécurité et de mise en accessibilité auprès des personnes à mobilité réduite. La production à fin décembre 2019 de 345 M€ est en augmentation par rapport à décembre 2018 (+76M€ soit +28 %).

- Développement du réseau

- Les dépenses d'investissements de développement du réseau augmentent de 311 M€ par rapport à 2018, essentiellement avec une montée en puissance des grands projets franciliens EOLE sur le RER et Charles de Gaulle Express, ainsi que des travaux de développement en régions.

o **Grands projets en Travaux +377 M€ / +60 %**

Les dépenses des Grands Projets en Travaux s'établissent à 1 001 M€ en 2019. Cette section d'investissements concerne notamment le projet EOLE, correspondant au prolongement vers l'ouest du RER E pour 689 M€. La mise en service est prévue en 2022 pour la partie des nouvelles infrastructures (Haussmann Saint-Lazare/Nanterre la Folie) et en 2024 pour la ligne jusqu'à Mantes-la-Jolie. Le projet Charles de Gaulle Express correspond à l'autre projet d'envergure de ce segment d'investissements pour 241 M€. A fin décembre 2019, les études LGV+ Paris-Lyon s'élèvent à 31 M€.

o **Grands Projets nationaux amont et modernisation -8 M€ / -23 %**

Les études pour la réalisation des futurs grands projets seront hiérarchisées sur la base de la nouvelle Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) suite au rapport du Conseil d'orientation des infrastructures. Le déclenchement et l'avancement de ces études/acquisitions foncières sont étroitement liés aux décisions de l'Etat. A fin décembre 2019, ces études s'élèvent à 27 M€ contre 35 M€ à fin décembre 2018 et concernent essentiellement le programme GPSO (Grands Projets Sud-Ouest), les lignes Nouvelles Provence Côte d'Azur ainsi que Montpellier-Perpignan

o **Grands projets en PPP -58 M€ / -52%**

En 2019, la production réalisée sur les projets en PPP s'établit à 53 M€ et concerne principalement des travaux connexes de finition du contournement de Nîmes et Montpellier

- Projets régionaux de développement

Les projets entrant dans cette catégorie regroupent essentiellement les projets financés par les Contrats de Plan Etat-Régions (CPER) de 2015 à 2020, y compris les projets de modernisation des lignes UIC 7 à 9 et les investissements capillaires fret. Les dépenses sur ce segment s'établissent à 1 114 M€ en 2019, confirmant la montée en puissance par rapport à l'année 2018

4. ENDETTEMENT NET ET FINANCEMENT

SNCF Réseau a recours aux marchés internationaux de capitaux afin de couvrir son besoin de financement long terme sous la forme majoritairement d'émissions obligataires publiques et de placements privés et dans une moindre mesure d'emprunts contractés auprès d'établissements de crédit et/ou de collectivités locales.

La dette nette en valeur de remboursement (hors PPP, ICNE, collatéraux, réévaluation au cours de clôture, prêts aux filiales intégrées et prêts aux tiers externes et avances) s'élève à 49,9 Md€ contre 48,2 Md€ à fin décembre 2018, soit une augmentation de 1,7 Md€ qui s'explique par :

- Des ressources à long terme levées sur les marchés obligataires publics par SNCF Réseau, qui au cours de l'année 2019 ont représenté un montant total de 5,6 Md€ en valeur de remboursement,
- Des remboursements d'emprunt obligataires en euro et en franc suisse pour 1,5 Md€,
- La diminution de la dette à court terme nette de la trésorerie et équivalent de trésorerie pour 2,3 Md€

Pour se financer et gérer sa trésorerie à court terme, SNCF Réseau a recours à des instruments de financement et de placement à court terme sur les marchés monétaires

domestiques et internationaux tels que les Billets de trésorerie et les Commercial Papers.

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Variation de l'exercice
Dette long terme	51 738	47 447	4 291
Capital restant dû :	51 003	46 761	4 242
<i>Long terme</i>	50 484	46 275	4 209
<i>Prêts RIF</i>	27	30	-3
<i>Zéro coupon</i>	492	455	36
Intérêts courus :	735	686	48
Dette SNCF	683	686	-3
Capital restant dû :	662	665	-3
<i>Dette transférée (cours historique)</i>	659	662	-3
<i>Prêts RIF</i>	3	3	-0
Intérêts courus	21	21	-0
Dépôts de garantie reçus	6	5	1
Dette court terme	312	2 863	-2 552
Appels de marge (Passif)	197	91	106
Découverts bancaires	28	20	8
Dette PPP	2 582	2 289	292
Total Dettes Financières	55 544	53 402	2 142
- Trésorerie active et placements	-2 612	-2 792	181
- Créance PPP	-2 518	-2 274	-243
- Collatéraux (Actif)	-1 142	-1 120	-23
- Dépôts de garantie payés	-1	-6	5
- Prêts aux tiers externes	-681	-479	-202
- Avances et prêts aux filiales intégrées	-31	-17	-13
- Différence de réévaluation - Effet couverture de change	743	872	-129
- Différence de réévaluation - Effet couverture indexation inflation	-160	-144	-17
Dette nette en valeur comptable ANC	49 143	47 442	1 701
- ICNE	-756	-708	-48
- Prêts aux tiers externes	681	479	202
- Avances et prêts aux filiales intégrées	31	17	13
- Dépôts de garantie nettes	-5	1	-6
- Collatéraux nets	946	1 029	-83
- Dette nette PPP	-64	-15	-49
Dette nette en valeur de remboursement	49 976	48 245	1 730

Les lignes d'emprunt BPL, CNM et GSMR concernent les PPP Bretagne Pays de Loire, Contournement Nîmes Montpellier et Global System for Mobile communication for Railways. Elles représentent la dette de SNCF Réseau vis à vis de ses partenaires qui préfinancent une partie des projets. Depuis 2017, SNCF Réseau rembourse les dettes BPL et CNM.

Des réclamations ont été reçues par l'entreprise au titre de l'exercice 2015 à 2017 pour les PPP CNM et BPL pour un montant total de 634 M€. Ces réclamations sont en grande partie contestées par l'entreprise et seule la partie acceptée a fait l'objet d'une comptabilisation.

4.1. GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ

- Gestion du risque de liquidité

La stratégie financière de SNCF Réseau lui impose de disposer à tout moment des ressources financières suffisantes pour financer son activité courante et ses investissements. En complément de ses ressources propres et des concours publics qui lui sont versés, SNCF Réseau a assuré l'essentiel de son financement sur les marchés de dette organisés ou de gré à gré.

SNCF Réseau pour couvrir son besoin de financement en 2019 disposait de plusieurs programmes de financement couvrant des maturités plus ou moins longues :

- Programme EMTN (Euro Medium Term Notes), cadre général des emprunts obligataires de SNCF Réseau, d'un montant maximum de 55 Md€ ;
- Programme ECP (Euro Commercial Paper), format des émissions à court terme d'un montant maximum de 5 Md€ ;
- Programme NEU CP (Negociable European Commercial Paper) d'un montant maximum de 3 Md€.

De plus, SNCF Réseau bénéficie d'une ligne de crédit de 1,5Md€ (extensible à 2 Md€) qui n'a jamais fait l'objet de tirage.

Afin de donner une bonne visibilité aux marchés financiers sur la qualité de sa signature, SNCF Réseau est notée par trois agences de notation : Moody's, Standard & Poor's et Fitch.

En tant qu'émetteur de titres de créances cotés, SNCF Réseau se doit de respecter certaines obligations réglementaires, à la fois vis-à-vis de l'AMF, son autorité compétente au titre du programme EMTN, mais aussi des règles et dispositions qui lui sont applicables dans d'autres juridictions.

- Gestion du risque de taux

Afin de limiter son exposition à une augmentation de ses charges financières, SNCF Réseau fixe, dans le cadre de sa stratégie financière, des principes dont l'objectif est de restreindre son exposition au risque de taux. Le niveau historiquement bas des taux d'intérêt actuels et la volonté de préserver les équilibres économiques à long terme, ont conduit le Conseil d'administration de SNCF Réseau à opter pour une répartition de sa dette nette à 90 % à taux fixe, 6 % à taux variable et 4 % indexée sur l'inflation. Un intervalle limité autour de chacun de ces seuils est autorisé par le Conseil d'administration.

Le respect de cette répartition est contrôlé quotidiennement par le département middle office / Contrôle de la direction financement et trésorerie. Pour atteindre cette répartition, SNCF Réseau peut utiliser des produits dérivés optionnels ou d'échange de taux d'intérêt (swaps), dans une optique de couverture.

- Gestion du risque de change

SNCF Réseau négocie des financements en devises étrangères. Ces financements sont convertis en euros.

- Gestion du risque de contrepartie

SNCF Réseau est exposé à un risque de contrepartie dans le cadre du placement de ses disponibilités et de la souscription de produits dérivés auprès de ses partenaires financiers, dans l'hypothèse où le débiteur se refuserait à honorer tout ou partie de son engagement ou serait dans l'impossibilité de le respecter. Afin d'encadrer et de limiter ce risque, les instruments de placements et les dérivés ne sont mis en place qu'avec des établissements financiers correspondants aux critères de notation de crédit et de niveau de Fonds Propres validés par le Conseil d'administration de SNCF Réseau. Un montant limite d'engagement par établissement bancaire est décidé en fonction de ces critères. Le respect du seuil autorisé par contrepartie est suivi quotidiennement par le département middle office / contrôle de la direction financement et trésorerie.

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

Les sommes ainsi reçues par SNCF Réseau s'élevaient à 196,6M€ à fin décembre 2019, contre 90.6 M€ à fin 2018.

5. ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE L'ENTREPRISE

5.1. SATISFACTION CLIENT : AMÉLIORER L'ACCÈS AU RÉSEAU

- Les dispositifs de qualité

La démarche de qualité de service est accompagnée d'un travail d'objectivation et de la mesure du niveau de satisfaction des clients. Les résultats de l'enquête 2019 ont été partagés avec l'ensemble des clients lors de la rencontre clients du 4 novembre 2019 à Paris.

Nos clients (EF Fret, EF Voyageurs, chargeurs, organisateurs de transport combiné et Autorités Organisatrices de Transport) sont satisfaits des échanges et apprécient la relation avec leurs interlocuteurs SNCF Réseau et leur engagement ainsi que la qualité de la relation commerciale.

Néanmoins, dans ce contexte, nos clients expriment des souhaits d'amélioration de SNCF Réseau sur essentiellement trois points :

- L'amélioration de l'offre de sillons afin qu'elle corresponde davantage aux besoins exprimés ;
- La gestion des impacts travaux ;
- L'amélioration du niveau de service en termes de fiabilité et de régularité.

Les dispositifs incitatifs existants, tant à la charge du gestionnaire d'infrastructure que des demandeurs de sillons, ont été reconduits en 2019 :

- le **dispositif d'incitation réciproque**, mis en place en 2015, a pour but de sanctionner les entreprises ferroviaires et/ou le gestionnaire d'infrastructure pour les modifications et suppressions de sillons jours fermes sur la base des sillons jours répondus fermes à l'horaire de service ;

- le **SAP** (Système d'Amélioration de la Performance), dispositif incitatif qui sanctionne le gestionnaire d'infrastructure et/ou les entreprises ferroviaires responsables d'irrégularités se traduisant par des retards de circulation (les pénalités sont calculées sur la base du nombre de minutes perdues pour 100 km parcourus) ;

INDICATEURS		2019	2018	2017
3	Nombre de minutes perdues aux 100 km par les EF :			
	- pour causes GI (min)*	1,28	1,46	1,34
	- pour causes EF (min)*	1,80	2,13	2,12
Dépenses d'investissement visant à améliorer la régularité (M€)		22	29	36

*2019 : données estimées

- les **accords-cadres** par lesquels le gestionnaire d'infrastructure s'engage à attribuer une capacité commerciale définie en amont, à un client qui s'engage à la commander, avec un système de pénalités calé sur la redevance de réservation en cas de défaut ;
- les **AQS** (Accords Qualité Sillons) dans lesquels le gestionnaire d'infrastructure s'engage à répondre aux sillons à l'étude, dans un délai défini sur une liste de sillons déterminés.

INDICATEURS		2019	2018	2017
Trafic en train.km (M T.km)		442	441	476
Trafic fret issu des entreprises ferroviaires autres que Fret SNCF (%)		47	54	52
Trafic voyageurs issu des entreprises ferroviaires* autres que l'EF SNCF (%)		5,0	5,0	4,8
Note de satisfaction des clients Entreprises ferroviaires (sur 10)**		nd	nd	5,5
Taux de consommation des fenêtres génériques (%)		92,5	91,3	88,8

*Y compris les filiales Thalys et Eurostar

**Enquête de satisfaction bisannuelle

- **Une nouvelle palette de services pour développer le ferroviaire sur le réseau français**

Afin d'accompagner l'opportunité de développement de nouveaux trafics sur le réseau, SNCF Réseau a travaillé à clarifier et compléter son offre de services. Depuis 2019, les clients actuels et futurs peuvent avoir accès, à différentes gammes de services formalisées au sein d'un catalogue d'offres. Des offres d'études pour la préparation de leurs futures dessertes, des formations pour mieux appréhender le fonctionnement du réseau ferroviaire français, ou encore des informations sur les caractéristiques du réseau ont été conçues et déjà commercialisées en 2019.

Pour 2020, le catalogue de service continu de s'enrichir pour accompagner davantage les clients dans leur parcours d'accès et d'utilisation du réseau.

- **Accompagner les Régions dans l'ouverture du marché voyageurs à la concurrence**

Depuis le début de l'année 2018, SNCF Réseau, qui a mis en place une équipe dédiée à la préparation de l'ouverture du marché voyageurs, accompagne les Autorités organisatrices de transport (AOT) dans le cadre de l'ouverture à la concurrence de leurs services de transports régionaux :

- Partage des jalons clés du calendrier d'appels d'offres, avec pour chaque grande étape une description du rôle et de l'accompagnement que propose SNCF Réseau ;
- Appui sur les projets d'allotissement, avec apport d'éléments factuels sur les logiques d'exploitation pour éclairer les décisions de l'AOT (Autorité Organisatrice de Transport) ;

- Transmission de jeux de données dans le cadre du Décret « données »* ;
- Prestations de conseil sur l'évolution de l'offre de desserte des trains voyageurs régionaux
- Formation aux fondamentaux du système ferroviaire français ;
- Coopération renforcée pour préparer les appels d'offre, sur le volet infrastructure et les sujets en interface avec le Gestionnaire d'Infrastructure.

L'objectif fixé par SNCF Réseau est de rencontrer toutes les AOT d'ici fin 2020 sur le sujet de l'ouverture à la concurrence du marché Voyageurs.

INDICATEURS		2019	2018	2017
8	Nombre d'AOT (régions et Etat)			
	rencontrées parmi les 13 AOT de la métropole (nb)	7	7	-

*Décret n°2019-851 du 20 août 2019 relatif aux informations portant sur les services publics de transport ferroviaire de voyageurs et aux éléments nécessaires à l'exploitation des matériels roulants transférés, et à la protection des informations couvertes par le secret des affaires

- **L'accessibilité des personnes à mobilité réduite**

SNCF Réseau, en tant que propriétaire des quais et des accès aux quais (passerelles, souterrains, escaliers, etc.), a la responsabilité de l'accès aux trains depuis l'espace public et de sa tarification dans près de 3 000 gares et points d'arrêt du RFN (Réseau Ferré National). Dans le cadre de la démarche d'amélioration de la qualité de service, les investissements d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite sont poursuivis. Le périmètre de SNCF Réseau dans les gares représente un investissement de plus de 300 M€ par an et plus de 70 M€ de charges annuelles d'exploitation (nettoyage, maintenance des ascenseurs et escaliers mécaniques, entretien courant des quais et des abris, déneigement, etc.). En retour, il génère une redevance de quai d'environ 130 M€ pour plus de 40 millions de départs-trains, soit une moyenne de 3,2 € par départ-train.

L'ordonnance N°2014-1090 du 26 septembre 2014 engage SNCF Réseau à contribuer dans un Schéma Directeur National d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SDNA Ad'AP) et dans des Schémas Directeurs d'Accessibilité Régionaux (SDRA Ad'AP).

730 points d'arrêts (gares et haltes) ont été identifiés à rendre accessibles pour les personnes à mobilité réduite en priorité.

Ces agendas d'accessibilité sont programmés jusqu'en 2025 pour une estimation budgétaire totale d'un peu plus de 2,8 milliards d'euros.

INDICATEURS		2019	2018	2017
Nombre de points d'arrêt au niveau national dont les travaux d'accessibilité ont été terminés (nb)		nd	29	34
Dépenses d'investissement visant à améliorer l'accessibilité (M €)		nd	171	142

5.2. EXPLOITATION DU RÉSEAU : LES ENJEUX DE SÉCURITÉ ET RÉGULARITÉ

- **Régularité**

L'année 2019 a connu de bonnes performances globales de régularité. Le nombre de gros incidents sur le réseau a baissé par rapport à 2018 et le nombre de minutes perdues est ressorti en amélioration de 8%.

De janvier à fin octobre 2019, les conditions climatiques ont été particulièrement favorables comparées à l'année précédente ; la fin d'année ayant davantage été impactée par des événements climatiques exceptionnels, ainsi que des mouvements sociaux de grande ampleur.

Les effets positifs du plan d'action Robustesse H00 sur la régularité sont très nets en 2019. Tous les acteurs du système ferroviaire ont pu bénéficier de ce programme conjoint entre le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises ferroviaires.

Malgré ces bons résultats observés, il est nécessaire de continuer à agir sur les fondamentaux et de poursuivre les efforts engagés. Les défaillances de l'infrastructure se sont certes améliorées, mais, côté Travaux, les restitutions tardives ont malgré tout eu tendance à augmenter au cours du second semestre, dans un contexte où les chantiers à réaliser sont de plus en plus nombreux.

Le management de la régularité continuera à être renforcé en 2020 :

- Maintien ou diminution du taux d'irrégularité au global et pour la part réseau ;
- Poursuite de l'amélioration de la traçabilité des trains supprimés et de la qualité de saisie des incidents impactant la régularité ;
- Renforcement des actions visant à améliorer la restitution anticipée de la capacité ;
- Poursuite du programme H00 (ponctualité à 0 min au départ) ;
- Réduction des impacts des incidents dus aux défaillances de l'infrastructure (caténaire et signalisation notamment) ;
- Diminution des restitutions tardives de chantiers ;
- Poursuite des actions visant à diminuer le nombre d'incidents de régularité dus aux événements saisonniers (adhérence, grand froid, forte chaleur) ou liés à la faune.

5.3. MAINTENANCE DU RÉSEAU : SÉCURITÉ ET INNOVATION

Comme en 2018, la production de l'année 2019 a été fortement impactée en début d'année par les intempéries. Toutefois, grâce aux efforts d'adaptation, les retards, ont pu être quasiment comblés avec un léger fléchissement en fin d'année du au conflit social de décembre

Les travaux de régénération du réseau ferroviaire restent élevés malgré les fortes contraintes précitées. Des efforts importants ont été déployés pour sécuriser et réaliser le programme de remplacement d'appareils de voie, initié par le programme Vigirail.

2019 est une année en continuité pour les mesures dites de sévèrisation de la maintenance mises en place depuis 2016. L'extension vers un périmètre d'opérations de plus en plus large a été mise en œuvre. Ces opérations d'entretien renforcées intègrent les retours d'expérience et les préconisations liées entre autres aux accidents de Brétigny-sur-Orge, de Denguin et de Carbonne. Elles ont pour objectif d'accélérer le rythme de remplacement de certains composants obsolètes et de s'assurer du respect du « juste à temps » dans la correction de défauts.

La politique « rails », revisitée à partir de 2018, a été intensifiée en 2019, en maintenant l'effort sur les opérations de fraisage de rails destinées à éliminer sur une couche superficielle un ensemble de défauts générateurs de dégradation de la géométrie, sur l'utilisation du procédé de réparation de rails en ligne (HWR) ainsi que sur les opérations de meulage. En 2020,

un accompagnement des établissements sera réalisé pour promouvoir les différentes techniques mises à disposition et intégrer une dimension technico-économique des opérations de réparation du rail.

Depuis 2016, SNCF Réseau poursuit activement sa démarche d'Excellence Opérationnelle au service de la performance économique. L'innovation et la digitalisation sont plus que jamais des axes majeurs d'évolution pour SNCF Réseau et les exemples d'utilisations sont nombreux :

- les développements et le déploiement de la Gestion de la Maintenance Assistée par Ordinateur (GMAO) se poursuivent selon le calendrier établi. Après le déploiement de l'ensemble de la maintenance préventive systématique, conformément au planning, les équipes ont mis en œuvre le suivi du traitement des anomalies et développé l'application de suivi du réalisé qui sera opérationnelle au premier trimestre 2020 ;
- L'année 2019 a vu la progression de l'utilisation d'engins de mesures visant à automatiser et moderniser la surveillance du réseau (SIM – SURVEILLE). En plus d'améliorer la sécurité des agents vis-à-vis du risque ferroviaire, ils permettent de se substituer à un certain nombre de tournées à pied. Des progrès significatifs ont été réalisés sur le taux de disponibilité de ces engins. L'intégration complète de ces nouveaux outils dans le processus de surveillance est validée pour le 1er janvier 2020 ;
- la mise en œuvre de capteurs sur les installations et la modélisation mathématique des informations devraient permettre d'évoluer progressivement vers une maintenance prévisionnelle réduisant l'incidentologie tout en améliorant la productivité ;
- chaque année de nouvelles applications digitales viennent s'ajouter à celles déjà mises en œuvre les années précédentes, au sein des métiers de la maintenance.

La décision de l'état français d'interdire l'utilisation des molécules de glyphosate pour le traitement de la végétation à partir de 2021 a poussé SNCF Réseau dans la recherche de traitements alternatifs et de méthodes innovantes.

5.4. ACTIVITÉ FONCIÈRE ET IMMOBILIÈRE

- Cessions et participation à la politique de logements nationale

Au total, SNCF Réseau aura réalisé 233 opérations de cessions pour un total de 155 hectares qui permettront de développer près de 1650 logements.

Les principales opérations 2019 concernent la cession d'un volume et d'un terrain de 10 567 m² à la société SNCF Les Bruyères, la cession de volume et terrain dans le cadre du projet Paris NORD 2024 de 8 979 m², la cession de terrain et volume à Saint Ouen de 8 584 m² et la cession d'un terrain de 3 160 m² à la SPLA Panorama Vallée Sud, la cession d'un terrain de 8 756 m² à Cormeilles en Parisis, la cession d'un terrain de 4 798 m² à Arcachon, la cession d'un terrain de 5 519 m² à Arras

INDICATEURS	2019	2018	2017
Surfaces cédées dans l'année (hectares)	155	124	240
<i>Dont surfaces cédées pour la création de logements (hectares)</i>	8	18	218
Nombre de logements créés (nb)	1 650	1 885	3 492
<i>Dont nombre de logements sociaux créés (nb)</i>	552	695	1 362

- Rationalisation des implantations tertiaires

La conclusion d'un contrat de prise à bail au Campus Rimbaud à Saint Denis a permis de favoriser les synergies métiers en regroupant les équipes implantées dans les locaux à la Gare Saint Lazare et les équipes de la direction générale clients et services et de la direction générale exploitation avec d'autres entités installées dans des prises à bail à Saint Denis. Ce regroupement a également permis de favoriser l'optimisation des sites, incluant la résiliation du bail du bâtiment Equinoxe avenue France 75013, réduisant ainsi la facture immobilière. L'acquisition d'un bâtiment à Lille va permettre d'implanter une CCR (Commande Centralisée du Réseau) en 2021 qui constitue un élément stratégique pour l'amélioration technique du réseau et sa performance tout en réalisant des économies par rapport à une construction neuve. Les analyses menées dans le cadre du schéma directeur de Toulouse se sont poursuivies en 2019, dans le cadre du projet urbain et des relogements tertiaires induits par ce projet, permettant le regroupement des équipes au sein d'une nouvelle prise à bail.

- Participation au développement des opérations foncières

Dans la perspective de la réalisation du projet Gare du Nord 2024 relatif à la modernisation de la Gare du Nord en prévision des Jeux Olympiques 2024 et de l'arrivée du CDG Express à Paris Est la même année, un protocole foncier a été signé avec SNCF Mobilités en 2018. Pour permettre à Gares & Connexions de disposer de la maîtrise foncière nécessaire au projet, le protocole prévoit la cession par SNCF Réseau des volumes situés au-dessus des bâtiments 108/110 et ceux correspondant aux bâtiments situés sur la dalle routière ainsi que plusieurs volumes surplombant les voies. Ce projet initié en 2017 s'achèvera en 2024 avant la tenue des Jeux Olympiques et Paralympiques.

Dans le cadre du développement du projet CDG Express, le site Riquet-Pajol, a été retenu pour accueillir les voies nouvelles, créer une voie technique jusqu'au futur Technicentre de Pantin, reconstituer la base infra existante et aménager des bassins paysagers de rétention des eaux pluviales. A ce titre, acquisition par SNCF Réseau d'une emprise de 52 242 m².

Dans le cadre du programme « Réinventons la métropole du Grand Paris », six sites ont été inscrits dans le périmètre : les Ardoines, Bercy-Charenton, Charenton, Orly-Rungis, Pleyel et Argenteuil. Le programme « Inventons la métropole du Grand Paris 2 », va permettre la conclusion d'une cession d'un terrain de 1000 m² sur le site de Quai d'Issy.

- Accompagnement de la rénovation du Réseau

SNCF Réseau poursuit la rénovation de ses structures de formation notamment par le projet de création de deux Campus : l'un en région lyonnaise et l'autre en région bordelaise, à Bègles et Saint Priest, incluant une certification HQE et l'installation de panneaux photovoltaïques.

- Mise en valeur des lignes non circulées

SNCF Réseau est propriétaire de kilomètres de linéaires sans trafic et sans perspectives de réouverture à court ou moyen terme. Il accompagne la valorisation de ce patrimoine sous forme notamment d'exploitations ferroviaires touristiques ou de voies vertes par des conventions d'occupations temporaires ou de transfert de gestion. Ces lignes permettront notamment de répondre aux enjeux de transition énergétique pour l'installation de sites photovoltaïques.

- Transition énergétique

Dans le cadre de la démarche engagée par le Gouvernement et par le Secrétaire d'Etat en charge de la Transition énergétique, signature en Juillet 2018 du Plan « Place au Soleil » en présence du Ministre de l'Ecologie et des Présidents des grands groupes industriels, dans lequel le Groupe SNCF s'engage pour développer de l'énergie solaire. SNCF s'est ainsi engagée à recenser et caractériser des fonciers pertinents

d'une surface minimum de 2 ha, afin de développer des projets solaires et donner une vision de production photovoltaïque et de déploiement à moyen terme.

INDICATEURS	2019	2018	2017
Part des km de lignes fermées faisant l'objet de préservation de l'emprise (%)	88	85	80

6. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ETAT

6.1. CONCOURS PUBLICS RELATIFS AUX INVESTISSEMENTS SUR LE RÉSEAU

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

A fin décembre 2019, les subventions appelées par SNCF Réseau s'élèvent à 2 413 M€, dont 377 M€ appelés auprès de l'AFITF.

Le montant des créances de subvention échues s'établit à 346 M€ (dont 189 M€ en attente de l'Etat et de l'AFITF) contre 381 M€ (dont 368 M€ de la part de l'Etat et de l'AFITF) à fin décembre 2018. Sur le projet SEA notamment, le montant des créances échues est de 156 M€ (dont 123 M€ de l'Etat) à fin décembre 2018.

6.2. RESPONSABILITÉ FISCALE

A fin décembre 2019, SNCF Réseau n'a d'activité économique directe que sur le sol français et n'a pas de présence ou de projets d'investissements directs dans un pays autre que la France excepté les missions techniques. SNCF Réseau n'a pas de présence dans les Etats et Territoires non coopératifs.

7. VOLET SOCIAL

Pour plus d'information concernant « Volet Social », voir le Rapport Intégré des comptes consolidés annuels de SNCF Réseau.

8. INFORMATION SUR LES DÉLAIS DE RÈGLEMENT

8.1. FOURNISSEURS

A fin 2019, les dettes envers les fournisseurs représentent 2 622 M€, rapprochées comme suit des montants figurant dans les états financiers :

En millions d'Euros	2019	2018	Evolution
Dettes fournisseurs et comptes rattachés figurant au passif du bilan	791	510	280
Charges à payer (FNP) incluses sous cette rubrique	1 824	2 329	(505)
Retenues de garanties et de pénalités sur marchés incluses sous cette rubrique	8	17	(10)
Total	2 622	2 857	(235)

NB : Harmonisation en 2019 des règles de comptabilisation du PPP GSMR (premier PPP) qui était jusqu'en 2018 enregistré en dette fournisseurs dans les comptes sociaux et en dette financière dans les comptes IFRS (reclassement de 427 M€ du 408* vers le 164*). Les autres PPP étaient classés en dette financière pour les comptes sociaux et IFRS

Répartition des dettes fournisseurs et comptes rattachés par plage d'échéance :

	0 jours (non échues)	1 à 30 jours	31 à 60 jours	61 à 90 jours	91 jours et plus	Total (1 jour et plus)
(A) Tranches de retard de paiement*						
Nombre de factures concernées Total	105	2 925	1 787	1 006	6 869	12 692
Montant M€ des factures d'immobilisations T.T.C		(9)	(0)	(0)	(0)	(10)
Montant M€ des factures d'exploitation T.T.C	(0)	(17)	(0)	(2)	(3)	(23)
Montant M€ total des factures concernées T.T.C	0	26	0	3	3	(33)
Pourcentage du montant total des factures T.T.C d'achats de l'exercice	0,00%	0,29%	0,00%	0,03%	0,04%	(0,36) %
(B) Factures exclues du (A) relatives à des dettes litigieuses ou non comptabilisées						
Nombre de factures échues exclues						2 238
Montant total en M€ des factures échues T.T.C exclues						5,43
(C) Délais de paiement de référence utilisés (contractuel ou délai légal)						
Délais légaux	60 jours date d'émission de facture par défaut					
Délais contractuels	Certains contrats peuvent prévoir : 30 jours date d'émission de facture, 45 jours fin de mois et paiement comptant					

Les retards de paiement sont relatifs à des factures en litiges ou en attente de validation de la réalisation des prestations. Ces factures sont en cours de traitement, avec pour objectif leur apurement.

8.2. CLIENTS

	1 à 30 jours	31 à 60 jours	61 à 90 jours	91 jours et plus	Total (1 jour et plus)
(A) Tranches de retard de paiement*					
Nombre de factures concernées Total					4 657
Montant total des factures concernées T.T.C (autres créances d'exploitation)	(42)	12	2	16	(12)
Pourcentage du montant total des factures T.T.C de ventes de l'exercice (autres créances d'exploitation)	(0,5) %	0,2%	0,0%	0,2%	(0,2) %
(B) Factures exclues du (A) relatives à des dettes litigieuses ou non comptabilisées					
Nombre de factures exclues					1 210 en litigieuses
Montant total en M€ des factures T.T.C exclues					30
(C) Délais de paiement de référence utilisés (contractuel ou délai légal)					
Délais légaux	60 jours date d'émission de facture par défaut ou 45 jours fin de mois				
Délais contractuels	En fonction de l'activité (*), ils varient entre 30j/45j à compter de la date d'émission ou de réception de la facture				

9. LES RISQUES ET LEUR GESTION

Pour plus d'information concernant « les risques et leur gestion », voir le Rapport Intégré des Comptes Consolidés annuels de SNCF Réseau.

11. ENJEUX ET PERSPECTIVES

L'année 2020 sera décisive pour l'ouverture de la SNCF à la concurrence des entreprises ferroviaires.

Avec la mise en place de Nouvel'R en 2018 et les nombreux chantiers lancés au cours de l'année 2019, SNCF Réseau devra répondre aux principales mesures du nouveau pacte ferroviaire avec notamment son passage en société anonyme à partir du 1^{er} janvier 2020. Ce changement de statut juridique sera par ailleurs accompagné d'une évolution de périmètre majeur avec l'intégration de Gares & Connexions (G&C) en tant que filiale du Groupe.

A la fois mainteneur et régulateur sur le réseau ferré national, SNCF Réseau sera installé en tant que pivot du système. Le Groupe sera indépendant tout en étant sous la surveillance de l'ART (ex ARAFER), des tutelles et du Groupe.

Cette indépendance sera marquée par un nouveau mode de financement structurant pour l'entreprise sur 2020, avec notamment la reprise de la dette par l'Etat à hauteur de 25 Md€ qui permettra de réduire significativement ses frais financiers (environs 700 M€ en année pleine). L'équilibre de la dette sera assuré par la nouvelle « règle d'or » applicable à l'ensemble des investissements.

10. RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE DE L'ENTREPRISE

Pour plus d'information concernant la responsabilité sociétale de l'entreprise, voir le Rapport Intégré des Comptes Consolidés annuels de SNCF Réseau.

L'année 2020 sera aussi celle des records sur les investissements avec près de 5,7 Md€ en progression de 173 M€ sur 4 ans (avant transfert de G&C). Ces investissements auront notamment pour objectifs :

- Le maintien de la priorité au réseau structurant, en investissement et en maintenance.
- Des efforts portés sur le réseau LGV et les lignes UIC 2 à 6
- La mise à niveau du réseau francilien
- La poursuite des projets de développement : EOLE (Ligne E), CDG Express et TELT (Tunnel Euralpin Lyon Turin) principalement
- L'accélération de nouveaux projets portés par l'Etat et la Région IDF en lien avec les JO 2024.

05 – COMPTES ANNUELS SNCF RÉSEAU

Normes comptables françaises – en millions d’euros



SOMMAIRE

BILAN	146	4.8.	AUTRES COMPTES DE REGULARISATION ACTIF	165
COMPTE DE RÉSULTAT	148	4.9.	ECARTS DE CONVERSION ACTIF	165
TABLEAU DE FLUX DE TRESORERIE	149	4.10.	CAPITAUX PROPRES.....	166
1. FAITS MARQUANTS	151	4.11.	SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	167
1.1. REFORME FERROVIAIRE	151	4.12.	PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES.....	168
1.2. TEST DE VALEUR.....	151	4.13.	EMPRUNTS ET DETTES FINANCIERES.....	169
1.3. GRÈVES DE DECEMBRE 2019	151	4.14.	DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES COMPTES CREDITEURS.....	173
2. EVENEMENTS POSTERIEURS A LA CLÔTURE	152	4.15.	ETAT DES ECHEANCES DES DETTES D'EXPLOITATION	173
3. PRINCIPES ET METHODES COMPTABLES	153	4.16.	AUTRES COMPTES DE REGULARISATION PASSIF.....	174
3.1. IMMOBILISATIONS CORPORELLES	153	4.17.	ECARTS DE CONVERSION PASSIF.....	174
3.2. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES.....	154	4.18.	PRODUITS CONSTATÉS D'AVANCE	174
3.3. IMMOBILISATIONS FINANCIERES	154	5. COMPLEMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU COMPTE DE RESULTAT	175	
3.4. SUBVENTIONS	154	5.1.	VENTILATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES.....	175
3.5. STOCKS.....	155	5.2.	PRODUCTION IMMOBILISEE ET STOCKEE.....	175
3.6. CREANCES D'EXPLOITATION.....	155	5.3.	AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION	175
3.7. VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILES	155	5.4.	ACHATS ET CHARGES EXTERNES	175
3.8. OPERATIONS EN DEVISES ET PROVISIONS POUR PERTES DE CHANGE.....	155	5.5.	IMPOTS ET TAXES.....	175
3.9. PROVISIONS POUR RISQUES ET PROVISIONS POUR CHARGES	155	5.6.	CHARGES DE PERSONNEL	175
3.10. DETTES FINANCIERES	156	5.7.	HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES....	176
3.11. INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES	157	5.8.	DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS.....	176
3.12. COMPTABILISATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET DES AUTRES PRODUITS.....	157	5.9.	RESULTAT FINANCIER.....	176
3.13. GESTION DES RISQUES FINANCIERS	157	5.10.	RESULTAT EXCEPTIONNEL.....	176
3.14. ENGAGEMENTS ENVERS LE PERSONNEL.....	158	6. INFORMATION RELATIVE A LA FISCALITE	177	
4. COMPLEMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU BILAN	159	7. INFORMATIONS SUR LES PARTIES LIEES	177	
4.1. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES.....	159	7.1.	RELATION AVEC LE GROUPE FERROVIAIRE.....	177
4.2. IMMOBILISATIONS CORPORELLES	159	7.2.	RELATION AVEC L'ETAT	177
4.3. IMMOBILISATIONS FINANCIERES	162	8. ENGAGEMENTS HORS BILAN	178	
4.4. BESOIN EN FOND DE ROULEMENT.....	164	8.1.	ENGAGEMENTS DONNES ET RECUS SUR INSTRUMENTS FINANCIERS	178
4.5. CREANCES D'EXPLOITATION.....	164	8.2.	AUTRES ENGAGEMENTS DONNES ET RECUS.....	181
4.6. ETAT DES ECHEANCES DES CREANCES.....	165	9. INFORMATIONS RELATIVES A L'EFFECTIF	182	
4.7. VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILEES, DISPONIBILITES	165	10. REMUNERATION DES DIRIGEANTS	182	

BILAN

ACTIF	31 décembre 2019			31 décembre 2018	
	Notes	Brut	Amortissement et dépréciations	Net	Net
Immobilisations incorporelles	4.1	2 084	-681	1 403	1 413
Immobilisations corporelles	4.2	85 846	-39 129	46 717	45 400
Immobilisations incorporelles en cours	4.1	249	-	249	205
Immobilisations corporelles en cours	4.2	12 955	-15	12 940	11 145
Immobilisations financières	4.3	4 402	-0	4 402	3 926
Total Actif Immobilisé		105 536	-39 826	65 711	62 089
Stocks et en cours	4.4	616	-103	513	530
Avances et acomptes versés sur commandes	4.5	114	-	114	103
Créances clients et comptes rattachés	4.5	1 320	-41	1 279	1 293
Autres créances	4.5	3 215	-76	3 139	3 128
Valeurs mobilières de placement	4.7	1 727	-	1 726	1 908
Disponibilités	4.7	885	-	885	884
Charges constatées d'avance		46	-	46	34
Total Actif Circulant		7 922	-220	7 702	7 881
Autres comptes de régularisation - Actif	4.8	1 523	-217	1 306	1 313
Ecart de conversion - Actif	4.9	1 993	-	1 993	2 286
Total Actif		116 974	-40 263	76 711	73 569

PASSIF	Notes	31 décembre 2019	31 décembre 2018
Capital	4.10	9 765	9 765
Report à Nouveau	4.10	-29 271	-25 050
Résultat de l'exercice	4.10	-907	-4 221
Subventions d'investissements	4.11	27 825	26 410
Capitaux Propres		7 412	6 904
Provisions pour risques	4.12	433	391
Provisions pour charges	4.12	1 216	1 075
Provisions		1 649	1 466
Autres emprunts obligataires	4.13	51 875	47 706
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	4.13	546	427
Emprunts et dettes financières diverses	4.13	3 124	5 268
Dettes financières		55 544	53 402
Avances et acomptes reçus sur commandes en cours		522	279
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	4.14	2 625	2 841
Dettes fiscales et sociales	4.14	964	1 065
Autres dettes d'exploitation	4.14	2 332	1 998
Produits constatés d'avance	4.18	1 034	823
Autres comptes de régularisation - Passif	4.16	2 957	2 803
Autres dettes		10 433	9 809
Ecart de conversion - Passif	4.17	1 673	1 987
Total Passif		76 711	73 569

COMPTE DE RÉSULTAT

COMPTE DE RESULTAT	Référence Note	31 décembre 2019	31 décembre 2018
Chiffre d'affaires	5.1	6 429	6 233
Production immobilisée et stockée	5.2	5 335	4 738
Achats et charges externes	5.4	-6 874	-5 924
Valeur Ajoutée		4 889	5 047
Autres produits d'exploitation (dont subventions d'exploitation)	5.3	582	201
Impôts, taxes et versements assimilés	5.5	-229	-234
Charges de personnel	5.6	-3 492	-3 533
Excédent Brut d'Exploitation		1 751	1 480
Reprises de dépréciations et provisions d'exploitation et reprise de subvention d'investissement, Transferts de charges	5.8	1 077	1 316
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation	5.8	-2 150	-2 278
Autres charges de gestion		-1	-0
Résultat d'Exploitation		676	517
Produits financiers	5.9	1 071	879
Charges financières	5.9	-2 726	-2 363
Résultat Financier		-1 655	-1 484
Résultat Courant		-979	-967
Produits exceptionnels	5.10	539	500
Charges exceptionnelles	5.10	-469	-3 841
Résultat Exceptionnel		70	-3 341
Impôt sur les résultats	6	2	86
Résultat Net		-907	-4 221

TABLEAU DE FLUX DE TRESORERIE

en millions d'euros	31 décembre 2019	31 décembre 2018
Résultat net	-907	-4 221
Résultat net de l'exercice	-907	-4 221
Eliminations :		
des amortissements et provisions(*)	1 145	4 275
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)	4	5
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution	-69	-60
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt	174	-2
Eliminations :		
de la charge (produit) d'impôt courant	-1	4
du coût de l'endettement financier net	1 607	1 558
des produits de dividendes	-0	-1
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt	1 780	1 559
Incidence de la variation du besoin en fonds de roulement	670	49
Impôts décaissés (encaissés)	1	-4
Dividendes reçus	0	1
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	2 451	1 606
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-5 108	-4 911
Incidence de la variation de BFR sur acquisitions d'immobilisations	16	48
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	67	96
Acquisition d'actifs financiers	-1	-
Variation des prêts et avances consentis	-201	-229
Subventions d'investissement reçues	2 325	2 034
Incidence de la variation de BFR sur subventions d'investissements	-173	26
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	-3 074	-2 936
Emission d'emprunts	6 077	2 277
Remboursements d'emprunts	-1 556	-1 179
Décaissements sur dettes PPP	-282	-275
Encaissements sur créances PPP	275	271
Intérêts financiers nets versés	-1 573	-1 519
Incidence de la variation de BFR financier	-52	41
Variation des dettes et actifs de trésorerie	-2 442	1 194
Variation des dérivés	-0	0
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	447	811
Variation de trésorerie	-176	-519
Trésorerie d'ouverture	2 787	3 306
Trésorerie de clôture	2 610	2 787

05 – Comptes Annuels

Les états financiers sont présentés en millions d'euros.

Les comptes de SNCF Réseau ont été arrêtés le 25/02/2020 par le conseil d'administration.

SNCF Réseau est l'entité consolidante du groupe SNCF Réseau. Les comptes consolidés du groupe SNCF Réseau sont consultables sur le site internet www.sncf-reseau.com.

Le groupe SNCF Réseau est lui-même consolidé au 31/12/2019 par SNCF, tête du Groupe Public Ferroviaire. Les comptes consolidés du groupe SNCF sont consultables sur le site internet www.sncf-reseau.com.

1. FAITS MARQUANTS

1.1. REFORME FERROVIAIRE

La loi pour un nouveau pacte ferroviaire a été adoptée et publiée au JO le 28 juin 2018. Les impacts pour SNCF Réseau concernent principalement :

- La création d'une filiale Gares & Connexions, détenue à 100% par SNCF Réseau, chargée de la gestion unifiée des gares de voyageurs à compter du 1^{er} janvier 2020,
- La limitation de l'évolution du tarif des péages au niveau de l'inflation pour les activités non conventionnées,
- La mise en œuvre d'un nouveau pacte social avec la signature de nouveaux accords de classification et de rémunération mettant fin au statut cheminot pour les personnes recrutées à compter du 1^{er} janvier 2020.
- L'évolution de la gouvernance à compter de 2020 (cf. ci-dessous)

La loi de finance initiale (LFI) 2020 a, quant à elle, posé le principe d'une reprise de la dette de SNCF Réseau par l'Etat à hauteur de 25 Md€ à effet au 1^{er} janvier 2020. L'Etat a annoncé parallèlement que cette reprise serait suivie d'une reprise complémentaire de 10 Md€ à effet au 1^{er} janvier 2022, cette reprise de dette en deux temps avec pour but d'assainir substantiellement la structure financière de l'entreprise.

L'ordonnance gouvernance précisant la mise en œuvre de la réforme ferroviaire a été publiée le 4 juin 2019 et a été complétée de plusieurs décrets les 30 et 31 décembre 2019, dont :

- Décret n°2019-1587 du 31/12/2019 approuvant les statuts de la SA SNCF Réseau et explicitant la nouvelle gouvernance, en lien avec le respect de l'indépendance du Gestionnaire d'Infrastructure (GI) pour ses fonctions essentielles.
- Décret n°2019-1582 du 31/12/2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau, avec une nouvelle règle d'or couvrant un domaine plus large et ayant pour objectif d'éviter le surendettement du GI.
- Décret n°2019-1527 du 30/12/2019 relatif aux conditions de saisine de l'Autorité de Régulation des Transports (ART) sur la nomination, le renouvellement ou la révocation du dirigeant de SNCF Réseau.
- Décret n°2019-1516 du 30/12/2019 relatif aux règles de gestion domaniale à la société SNCF Réseau et à sa filiale mentionnée au 5^e de l'article L.2119-9 du code des transports. Ce décret précise le régime des biens confiés par l'Etat à SNCF Réseau et à sa filiale chargée de la gestion unifiée des gares.
- Et de l'arrêté du 30/12/2019 opérant la reprise de dette de SNCF Réseau par l'Etat pour la première partie de 25 Md€ au 01/01/2020

La mise en œuvre de la réforme se concrétise pour SNCF Réseau dès le 1^{er} janvier 2020 par :

- La transformation de l'EPIC SNCF Réseau en SA détenue à 100% par la nouvelle SA mère SNCF, elle-même détenue à 100% par l'Etat ; cette transformation est sans effet sur les capitaux propres au 1^{er} janvier 2020 de SNCF Réseau
- Le transfert de ses actifs en gares, pour un montant d'actifs nets de 421 M€, à la nouvelle SA Gares & Connexions, sa filiale à 100%.

- La reprise de 25 Mds€ de dette en valeur nominale de SNCF Réseau par l'Etat en contrepartie d'une augmentation du poste de réserves de même montant.

Plus précisément, cette opération se réalise en 2 temps, conformément aux mesures de la LFI 2020 :

- Mise en place de dette et créance miroir d'un montant de 25 Mds € de nominal entre SNCF Réseau et la CDP (Caisse de la Dette Publique) prenant effet au 01/01/2020
- Substitution de l'Etat au bénéfice de Réseau en tant que débiteur vis-à-vis de la CDP, puis l'abandon de sa créance sur SNCF Réseau par l'Etat, également au 01/01/2020

Les impacts au 01/01/2020 de la reprise de la dette sont résumés dans le tableau ci-dessous (en Md€) :

	Actif		Passif
Prêt CDP	25	Réserves	25

Le prêt CDP viendra diminuer la dette nette de SNCF Réseau de 25 Md€ dès le 01/01/2020.

Chaque paiement de principal et d'intérêts payé par SNCF Réseau à ses créanciers sera ainsi partiellement compensé par un flux venu de l'Etat et transitant par la CDP, de sorte que SNCF Réseau n'aura pas à assumer le service de la dette, (remboursement du capital et paiement des intérêts), pour la part de 25 Md€ de dette en valeur nominale reprise par l'Etat.

Au niveau du compte de résultat, la reprise de la dette par l'Etat entrainera une diminution de la charge financière nette annuelle de l'ordre de 800 M€ en 2020, correspondant aux intérêts effectivement dus par SNCF Réseau sur la quote-part de la dette reprise.

1.2. TEST DE VALEUR

Dans le cadre des comptes de l'exercice 2018, SNCF Réseau avait tiré les conséquences de la loi d'habilitation pour un nouveau pacte ferroviaire adoptée le 14 juin 2018, ainsi que des diverses mesures annoncées par le gouvernement, notamment sur l'évolution des indexations des péages, qui avaient constitué des indices de variation de valeur avec pour conséquence la comptabilisation d'une dépréciation des actifs d'un montant de 3,4 Mds €, en plus du montant de dépréciation de 9,6 Mds € comptabilisé au 31/12/2015.

Au 31/12/2019, de nouveaux indices de variation de valeur ont été identifiés et un nouveau test a été réalisé. Ce test n'a pas conduit à modifier la valeur nette des actifs de référence (cf. 4.2.3)

1.3. GRÈVES DE DECEMBRE 2019

Un mouvement social, débuté le 5 décembre 2019, en opposition au projet de réforme ferroviaire et plus particulièrement au projet de réforme du système des retraites, a conduit à 27 jours de grève à fin décembre 2019.

2. EVENEMENTS POSTERIEURS A LA CLÔTURE

Nomination du Président SNCF Réseau

Patrick Jeantet a quitté ses fonctions de président du conseil d'administration de SNCF Réseau en janvier 2020.

Luc Lallemand prendra ses fonctions de Président directeur général de SNCF Réseau au 1^{er} mars 2020, l'intérim étant assuré par Alain Quinet, directeur général délégué.

Mise en œuvre de la réforme ferroviaire :

Cf partie faits marquants ci-dessus.

Publication de l'avis de l'Autorité de Régulation des Transports (ART) relatif à la tarification de l'Horaire De Service (HDS) 2021

L'ART a rendu le 6 février 2020 son avis sur la tarification de l'HDS 2021-2023 en rejetant l'indexation proposée par SNCF Réseau de la tarification de ses activités conventionnées. SNCF Réseau a 3 mois pour proposer une nouvelle tarification à l'ART qui disposera à son tour d'un délai d'un mois pour rendre son nouvel avis. SNCF Réseau ne considère pas cet avis comme un indice de variation de valeur à intégrer au test de valeur.

Protocoles d'accord lignes dessertes fines sur région Grand-Est et centre Val-de-Loire

L'Etat et les Régions Grand-Est et Centre Val-de-Loire ont signé le 20 février 2020, en présence de SNCF Réseau, deux protocoles d'accord sur l'avenir des lignes de desserte fine du territoire de ces deux Régions. Ces protocoles structurent ces lignes en trois groupes distincts, un groupe de lignes ayant vocation à être

réintégrées au réseau structurant dont SNCF Réseau finance le renouvellement, un groupe de lignes toujours cofinancées par les CPER, et un groupe de lignes reprises intégralement par ces deux Régions pour leur maintenance et leur renouvellement selon les principes posés par l'article 172 de la loi d'orientation des mobilités. Ces deux Régions s'engagent parallèlement à augmenter leurs offres de transport régionales. Ces accords seront exécutoires après accord des organes compétents dans un délai prévu de trois mois par les protocoles.

Suppression des indices IBOR

La « directive Benchmark » (Règlement UE 2016/1011), entrée en vigueur au 1er Janvier 2018, impose de nouvelles règles de détermination des taux de référence interbancaires, par recours à une méthode de « taux calculé », basée sur des transactions réelles. Elle rend caduque l'utilisation des taux LIBOR, EONIA et EURIBOR et entraîne leur disparition.

La nouvelle réglementation Benchmark s'applique en pratique à compter du 1er janvier 2020 compte tenu du délai de 2 ans accordé pour sa mise en place, avec l'utilisation des nouveaux indices créés (SOFR, ESTER etc...) respectant la nouvelle réglementation.

Conformément à la phase 1 de l'amendement à IFRS 9 dans le cadre de la clôture au 31/12/2019, la réforme de l'IBOR n'a pas d'incidence sur le caractère hautement probable des transactions futures, ni sur l'efficacité des relations de couverture. Le traitement des relations de couverture post réforme fera l'objet d'un amendement complémentaire de l'IASB.

3. PRINCIPES ET METHODES COMPTABLES

SNCF Réseau est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) soumis en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales. Il tient sa comptabilité conformément au plan comptable général tel que publié dans le règlement ANC N°2014-03 modifié par le règlement ANC N° 2016-07.

3.1. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

En application des articles 11 de la loi et 5 du décret n° 97-445 du 5 mai 1997 portant constitution de son patrimoine initial, SNCF Réseau s'est vu attribuer en pleine propriété le réseau ferré national, mais aussi des terrains et bâtiments divers qu'il peut valoriser ou céder sous réserve du respect des règles relatives au domaine public.

3.1.1. Immobilisations en cours

Principe général

Les immobilisations acquises sont inscrites à l'actif pour leur coût d'acquisition. Ce coût comprend le prix d'achat et les frais accessoires, c'est-à-dire tous les coûts directement attribuables engagés pour mettre l'actif en place et en état de fonctionner selon l'utilisation prévue par la direction.

Les immobilisations produites en interne sont inscrites pour leur coût de production. La période d'incorporation des coûts débute à la date à laquelle la direction a pris la décision, justifiée sur les plans technique et financier, de produire l'immobilisation et démontré que celle-ci génèrera des avantages économiques futurs - PCG 321-11. En pratique les dépenses comptabilisées sur un projet ferroviaire est immobilisée à l'actif du bilan à partir de la phase dite avant-projet. La période d'incorporation des coûts s'achève lorsque le niveau d'utilisation prévu est atteint. Le fait générateur de la mise en service comptable des immobilisations ferroviaires est la date du procès-verbal de réception et mise à disposition des ouvrages au mainteneur, à défaut la date de mise en service commerciale peut être retenue.

Le coût de production des opérations réalisées en maîtrise d'ouvrage directe est constitué des études, travaux, acquisitions et indemnités foncières ainsi que de la part immobilisable des frais de structure.

Le coût de production des travaux réalisés en Partenariat Public et Privés (PPP) ou concession est comptabilisé à l'avancement économique des travaux sur base du pourcentage d'avancement communiqué par les partenaires ou concessionnaires.

Les intérêts sur emprunts, encourus lors de l'acquisition ou la production des immobilisations, ne sont pas incorporés au coût d'achat ou de production.

Dépréciation des projets en cours

Deux types de provisions sont calculés:

- Provision forfaitaire : les dépenses immobilisées en encours sont provisionnées à 25%, 55% ou 100% si les investissements sont arrêtés depuis respectivement 2 ans, 3 ans ou 4 ans et plus.
- Provision d'exception : un fait générateur peut remettre en cause l'aboutissement d'un projet. Si le risque de non aboutissement est supérieur à 50%, une provision de 100% est constituée.

Les dépréciations sont calculées nettes des subventions méritées afférentes aux projets concernés.

Lorsque l'abandon d'un projet est avéré, les coûts correspondants, et le cas échéant, les subventions correspondantes sont reconnues en résultat.

3.1.2. Immobilisations en service

Nomenclature des immobilisations

La nomenclature des immobilisations du réseau ferré comprend onze familles déclinées en une centaine de composants. Les voies font l'objet d'une approche détaillée par groupe UIC (indicateur international de trafic de ligne).

Amortissement des immobilisations

Les amortissements des immobilisations du réseau ferré sont calculés en mode linéaire. Les durées d'amortissement sont définies sur la base de durées de vie des différents composants qui ont été définies sur la base des préconisations des experts techniques de chacun des domaines concernés, soit, en résumé, par famille :

Terrains	Non amortis
Aménagement des terrains	20 à 30 ans
Constructions	15 à 50 ans
Aménagement des constructions	10 ans
Terrassements	10 ans
Voies	20 à 100 ans
Installations d'énergie électrique	10 à 75 ans
Signalisation	15 à 50 ans
Télécommunications	5 à 30 ans
Passages à niveaux	15 ans
Ouvrages d'art	30 à 70 ans

Les immobilisations relatives au fonctionnement sont amorties selon la méthode linéaire sur les durées suivantes :

Locomotives	30 ans
Agencements, installations générales	10 à 15 ans
Matériel et outillage	5 à 20 ans
Mobilier et matériel de bureau	5 à 7 ans
Informatique et télécommunications	3 à 5 ans
Véhicules automobiles	5 ans

Dépréciation des immobilisations en service :

Pour SNCF Réseau, il n'est pas possible d'estimer la valeur recouvrable d'un actif isolé. Dans ces conditions, l'entreprise utilise la notion d'unité génératrice de trésorerie préconisée par les normes IFRS (IAS 36).

L'UGT étant le plus petit groupe d'actifs identifiables dont l'utilisation génère des entrées de trésorerie indépendantes, SNCF Réseau a distingué deux UGT : une UGT dite Infrastructure et une UGT dite Patrimoine.

L'entreprise apprécie à chaque arrêté comptable s'il existe un indice montrant que les actifs d'une UGT ont pu perdre/reprendre de la valeur. Lorsqu'il existe un indice de variation de valeur, un test de dépréciation est effectué.

Périmètre des actifs des UGT

L'UGT Infrastructure comprend l'ensemble des biens permettant la réalisation des missions de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Ces biens sont rattachés aux grandes « familles » de la nomenclature comptable des immobilisations suivantes : Aménagement des terrains et des constructions, Installations d'énergie électrique, Installations de signalisation, Installations de télécommunication, Ouvrages d'art, Voies,

Passages à niveau, Terrassement, Matériel roulant, Outillages. Elle comprend également une partie des familles Terrains et Bâtiments.

L'UGT Patrimoine est constituée des actifs non utilisés par SNCF Réseau pour l'exercice de sa mission de gestionnaire d'infrastructure. Il s'agit de terrains et bâtiments considérés comme cessibles à terme dont certains peuvent faire l'objet de conventions d'occupation avec des tiers. Ils font l'objet d'entrées et de sorties de trésorerie qu'il est possible de distinguer des flux liés aux autres actifs en utilisant des clés de répartition.

Indices de perte/reprise de valeur

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

- évolution du modèle économique ou du contrat de performance avec l'État ;
- définition d'une nouvelle trajectoire de dépenses de maintenance et notamment de régénération ;
- évolution significative du système de tarification du réseau ;
- modification importante du modèle de financement de l'entreprise, ou de projets significatifs ;
- réforme sociale au sein de l'entreprise ;
- obsolescence ou dégradation physique des actifs non prévue par les plans d'amortissement ;
- changements importants dans le degré ou le mode d'utilisation de l'actif ;
- évolution des taux d'intérêt de marché.

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

Valorisation de la dépréciation

Le test de valeur consiste à comparer la valeur nette comptable de référence des actifs du périmètre de l'UGT à leur valeur recouvrable. Si la valeur nette comptable est supérieure à la valeur recouvrable, alors une dépréciation est enregistrée pour la différence. Cette dépréciation est répartie pour chacun des actifs composant l'UGT, proportionnellement à la VNC de chacun de ces actifs au sein de l'UGT.

La dépréciation, ainsi calculée et répartie, est reprise au rythme de l'amortissement des actifs concernés.

Si le test conduit à une VNC de référence de l'UGT inférieure à la valeur recouvrable et dans le cas où une dépréciation a été comptabilisée initialement, alors il est procédé à une reprise de dépréciation à hauteur de la valeur recouvrable.

La valeur nette comptable de référence est constituée de la valeur nette comptable des actifs en service, diminuée des subventions d'investissement correspondantes, augmentée du solde des immobilisations en cours de renouvellement, diminuée des subventions en cours correspondantes, et augmentée du BFR. La valeur recouvrable des actifs de l'UGT Infrastructure est constituée par leur valeur d'utilité (il n'existe pas de prix de vente net de ces actifs), c'est-à-dire la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs estimés attendus de l'utilisation continue de ces actifs et de leur sortie à la fin de leur durée d'utilité.

Le taux d'actualisation retenu est évalué à partir de la structure, du coût de la ressource et des risques auxquels sont soumis d'autres gestionnaires d'infrastructure régulés comparables à SNCF Réseau.

3.1.3. Cessions

Le résultat des cessions correspond à la différence entre le prix de vente et la valeur nette comptable de l'immobilisation, ainsi que les éventuels coûts de libération des terrains cédés.

3.2. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les actifs incorporels, composés essentiellement de logiciels et des procédés industriels, sont amortis en linéaire sur leur durée d'utilité estimée, généralement inférieure à cinq ans. Les frais de développement sont inscrits à l'actif dès lors qu'il est probable que des avantages économiques futurs iront à l'entité et qu'il est possible d'évaluer de manière fiable le coût pour l'entité.

3.3. IMMOBILISATIONS FINANCIERES

Les titres de participations et les autres immobilisations financières figurent au bilan pour leur coût d'acquisition net des dépréciations éventuelles.

Une dépréciation est constituée dès lors que la valeur d'inventaire devient inférieure à la valeur nette comptable.

La valeur d'inventaire des titres correspond à la valeur d'utilité pour l'entreprise. Cette valeur est déterminée soit à la valeur de marché pour les sociétés cotées (cours de bourse), soit en fonction de la quote-part de situation nette détenue et d'un ensemble de données composé notamment :

- d'éléments historiques ayant servi à apprécier la valeur d'origine des titres ;
- d'éléments actuels tels que la rentabilité de l'entreprise ou la valeur réelle des actifs sous-jacents ;
- d'éléments futurs correspondant aux perspectives de rentabilité ou de réalisation et aux tendances ;
- de la conjoncture économique.

L'appréciation de la valeur des titres tient compte en particulier de la maturité de l'activité (si l'activité est dans une période de lancement, aucune dépréciation n'est constituée si la rentabilité future est assurée).

3.4. SUBVENTIONS

SNCF Réseau reçoit des subventions dans le cadre des conventions de financement des projets d'investissement conclues avec des tiers (État, Collectivités locales, Régions, ...).

Ces subventions sont enregistrées :

- en produits d'exploitation pour couvrir les dépenses d'exploitation (études générales, études préliminaires),
- en capitaux propres lorsqu'elles couvrent des dépenses immobilisées. Ces subventions sont ensuite virées au compte de résultat au même rythme que les amortissements pratiqués sur les immobilisations en service. Pour les terrains non amortissables, SNCF Réseau reprend les subventions d'investissement par fraction égales sur une durée de dix ans.

A chaque arrêté comptable et pour chaque projet, les appels de subventions réalisés sont rapprochés du montant des dépenses comptabilisées. Des ajustements sont alors réalisés et enregistrés soit à l'actif en « subventions à appeler », soit au poste « subvention » des passifs courants pour les subventions « appelées d'avance ». Ces ajustements permettent alors de comptabiliser la « subvention méritée ».

Les modalités de paiement de ces subventions diffèrent selon les projets d'investissements et l'identité du payeur. Elles sont versées selon un échéancier prévu dans la convention de financement ou selon l'avancement des travaux.

Les « subventions méritées » relatives aux contrats de PPP sont comptabilisées de la même façon en fonction du pourcentage d'avancement des travaux, en miroir de la comptabilisation de la production en cours.

3.5. STOCKS

Les stocks sont évalués au coût de revient ou à leur valeur nette de réalisation si celle-ci est inférieure. Le coût de revient correspond au coût d'acquisition ou au coût de production. Ce dernier comprend tous les coûts d'acquisition, coûts de transformation et autres coûts encourus pour amener les stocks à l'endroit et dans l'état où ils se trouvent.

Les stocks sont valorisés selon la méthode du coût moyen pondéré.

Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur ancienneté, de leur taux de rotation et de leur durée de vie économique.

3.6. CREANCES D'EXPLOITATION

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale.

Une dépréciation est constituée lorsque le non recouvrement apparaît probable (procédures collectives). La dépréciation est fondée sur une appréciation individuelle du risque de non recouvrement.

3.7. VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILES

Les valeurs mobilières de placement figurent au bilan pour leur coût d'acquisition ou leur valeur de marché si celle-ci est inférieure.

Les obligations sont comptabilisées à leur date d'acquisition pour le montant nominal corrigé de la prime ou de la décote. A la clôture, elles comprennent le montant des intérêts courus et non échus.

Les actions de SICAV sont enregistrées à leur coût d'acquisition hors droit d'entrée.

Elles sont comparées à la clôture à la valeur liquidative. Si cette dernière est inférieure au coût d'acquisition, une dépréciation est enregistrée.

Les titres de créances négociables sont comptabilisés à leur coût d'acquisition. Les intérêts sont enregistrés en produits financiers au prorata temporis.

3.8. OPERATIONS EN DEVICES ET PROVISIONS POUR PERTES DE CHANGE

A la date de clôture des comptes, lorsque l'application du taux de conversion du 31 décembre a pour effet de modifier les montants en euros précédemment comptabilisés, les différences de conversion sont inscrites au passif du bilan lorsque la différence correspond à un gain latent, et à l'actif du bilan lorsque la différence correspond à une perte latente. Les pertes latentes entraînent la constitution d'une provision pour risques de change.

3.9. PROVISIONS POUR RISQUES ET PROVISIONS POUR CHARGES

3.9.1. Principes de comptabilisation

Des provisions sont comptabilisées lorsque, à la clôture de l'exercice, il existe une obligation de l'entreprise à l'égard d'un tiers résultant d'un événement passé dont le règlement devrait se traduire par une sortie de ressources.

Cette obligation peut être d'ordre légal, réglementaire ou contractuel. Elle peut également découler de pratiques de l'entreprise ou d'engagements externes ayant créé une attente

légitime des tiers concernés sur le fait que l'entreprise assumera certaines responsabilités.

L'estimation du montant figurant en provisions correspond à la sortie de ressources qu'il est probable que l'entreprise doit supporter pour éteindre son obligation. Si aucune évaluation fiable de ce montant ne peut être réalisée, aucune provision n'est comptabilisée. Une information en annexe est alors fournie.

Les provisions sont actualisées lorsque l'effet de l'actualisation est significatif. Le taux d'actualisation utilisé est déterminé par référence à un taux de marché à la date de clôture fondé sur les obligations d'entreprises de première catégorie et de maturité comparable à l'échéance estimée de la provision.

Les passifs éventuels correspondent à des obligations potentielles résultant d'événements passés dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance d'événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle de l'entreprise ou des obligations probables pour lesquelles la sortie de ressources ne l'est pas. A l'exception de ceux éventuellement reconnus dans le cadre d'un regroupement d'entreprises, les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Ils font l'objet d'une information en annexe.

3.9.2. Provisions pour risques liés à l'environnement

L'entreprise comptabilise des provisions pour les risques liés à l'environnement. Cette provision couvre les charges liées à la protection de l'environnement, la remise en état et au nettoyage des sites. Elle comprend notamment :

- une provision au titre de l'élimination des traverses créosotées classées par le Code de l'environnement parmi les déchets dangereux devant être éliminés dans des installations classées pour la protection de l'environnement ;
- une provision au titre du désamiantage des bâtiments. Les montants comptabilisés reposent sur la meilleure estimation possible des diagnostics réalisés au moment de l'arrêt des comptes et sur la prise en considération de ces valorisations pour les risques connus et pour lesquels les diagnostics sont en cours ;
- une provision au titre du désamiantage du matériel. Les coûts liés à ces opérations de désamiantage ont été provisionnés par la contrepartie d'un actif de démantèlement car il existe une obligation de démantèlement en fin de vie du matériel amianté.

3.9.3. Provision pour engagements envers le personnel

Les passifs relatifs aux engagements envers le personnel en matière de pensions, de compléments de retraite, d'indemnités et d'allocations en raison de départ à la retraite ou avantages similaires sont intégralement constatés au bilan sous forme de provision, conformément à l'avis de l'ANC porté par l'article 324-1 du règlement no 2014-03 relatif au Plan comptable général.

Considérant que ces avantages sont réglés de nombreuses années après que les membres du personnel ont rendu les services correspondants, la comptabilisation des obligations au titre des régimes à prestations définies est déterminée à partir d'évaluations actuarielles basées sur des hypothèses financières et démographiques de taux d'actualisation, taux d'inflation, taux d'augmentation des salaires et table de mortalité. En raison du caractère long terme des plans, l'évolution de ces hypothèses peut générer des pertes ou gains actuariels et ainsi entraîner des variations significatives des engagements comptabilisés.

Les coûts des services rendus et les prestations versées sont comptabilisés respectivement en dotations aux provisions

d'exploitation et reprises de provisions d'exploitation ; les écarts actuariels et les effets de la désactualisation sont comptabilisés en résultat financier.

Régimes de retraite et assimilés

Ces avantages consistent en des indemnités de fin de carrière ou indemnités de départ versées aux agents contractuels lors de leur départ en retraite. En France, ces indemnités sont déterminées selon la convention collective nationale ou l'accord d'entreprise en vigueur. Versées à la cessation d'emploi, elles qualifient un avantage postérieur à l'emploi calculé sur la base du dernier salaire estimé en fin de carrière.

Prévoyance

Le régime de prévoyance concerne le régime complémentaire des cadres supérieurs de SNCF Réseau employés au statut.

Action sociale

Le groupe SNCF Réseau met en œuvre diverses actions au titre de l'action sociale pour le personnel : accès aux infrastructures, consultation d'assistantes sociales... Ces actions profitent aux actifs (avantages à court terme) comme aux retraités (avantages postérieurs à l'emploi).

Une provision à due concurrence au titre de l'avantage octroyé aux retraités a été constituée.

Rentes Accidents du travail

Le service des rentes accidents du travail (AT) est auto-assuré au personnel actif et retraité de SNCF Réseau, indépendamment du régime général en vigueur.

Les rentes viagères sont intégralement provisionnées dès qu'elles sont accordées aux agents accidentés sans condition d'ancienneté. Elles constituent des avantages à long terme (actifs en période d'activité) et des avantages postérieurs à l'emploi (retraités et actifs en période de retraite).

Cessation Progressive d'Activité

La Cessation Progressive d'Activité (CPA) est un dispositif dont l'objectif est d'aménager le temps de travail en fin de carrière des salariés. Elle fixe ainsi une formule de temps de travail permettant de ménager une période de transition entre l'activité professionnelle et le départ en retraite. Le dernier accord signé par Mobilités et entré en vigueur en juillet 2008 offre la possibilité d'une cessation dégressive ou complète pour l'ensemble du personnel des 3 sociétés. L'octroi des avantages combine des critères d'ancienneté, de pénibilité et de catégorie de personnel.

Le calcul repose notamment sur une hypothèse relative à la proportion attendue des agents qui entreront dans le dispositif.

Médailles du travail et autres avantages

Ce poste regroupe les autres avantages à long terme envers le personnel accordés par le Groupe, notamment les gratifications au titre des médailles du travail (France).

Accord de majoration salariale et d'aide au rachat de trimestres pour les anciens apprentis

SNCF et l'ensemble des organisations syndicales représentatives ont signé le 28 octobre 2016 un accord collectif négocié pour l'ensemble des sociétés constituant le Groupe Public Ferroviaire. Il porte sur l'évolution des majorations salariales relatives aux anciens apprentis et élèves et la mise en place d'un nouveau dispositif de participation financière de l'entreprise au rachat de trimestres de retraite non validés de ses anciens apprentis, au titre de périodes d'apprentissage effectuées avant le 30 juin 2008.

Facilités de circulation

Le personnel de SNCF Réseau (actifs, retraités et leurs ayants-droits) bénéficie de facilités de circulation (FC) lui permettant de voyager dans certains cas à des conditions tarifaires différentes du prix de marché. Le groupe estime que ce dispositif n'a pas d'impact dimensionnant sur ses moyens de production.

Au titre du personnel actif (sur sa période d'activité), aucun passif n'est comptabilisé puisque les FC sont octroyées en contrepartie des services rendus par les bénéficiaires sur cette période. Elles répondent ainsi à la définition d'un avantage à court terme.

Pour les actifs sur la période post-emploi, les actuels retraités et leurs ayants-droits, considérant que le coût moyen marginal du dispositif est inférieur au prix moyen acquitté au moment de la réservation, aucun passif n'est comptabilisé dans les comptes au titre de cet avantage postérieur à l'emploi.

3.10. DETTES FINANCIERES

3.10.1. Nature de la dette

Pour son financement, SNCF Réseau a recours à des émissions de titres obligataires ainsi qu'à des emprunts auprès d'établissements financiers.

3.10.2. Principe de comptabilisation

Le fait générateur de l'enregistrement comptable d'un emprunt est son encaissement. La seule signature du contrat crée un engagement financier à mentionner en annexe. Le fait générateur de l'enregistrement comptable d'un remboursement d'emprunt est le décaissement.

SNCF Réseau réalise l'ensemble de ses émissions sans prime de remboursement et rembourse toujours au pair, exception faite des obligations indexées sur l'inflation. En revanche, certaines émissions peuvent être effectuées soit en dessous, soit au-dessus du pair, auquel cas une prime d'émission (payée ou reçue) est constatée. Des surcotes/décotes de marché peuvent aussi être observées dans le cas d'un abondement (émission ultérieure de titres obligataires sur une souche existante) avec un prix d'achat supérieur ou inférieur à la valeur nominale.

Les primes et les frais d'émission d'emprunt sont amortis linéairement sur la durée de vie de l'emprunt quelle que soit sa cadence de remboursement.

En ce qui concerne les émissions indexées sur l'inflation, SNCF Réseau réévalue la prime de remboursement en fonction de l'évolution de l'inflation. Une provision pour risque et charge est constatée à chaque arrêté. Elle représente le montant de la perte latente sur l'exercice.

Les intérêts d'emprunt sont comptabilisés en charge financière. Les intérêts courus et non échus sont rattachés aux dettes conformément au plan d'amortissement de l'emprunt. Les intérêts payés et non courus sont constatés en charges constatées d'avance.

3.10.3. Emprunts en devises

A l'engagement, le nominal de la dette est converti et comptabilisé au cours spot. A la clôture, il est réévalué au cours de clôture. L'application de ce taux de conversion à la date d'arrêté a pour effet d'engendrer des différences de conversion qui doivent être inscrites dans des comptes transitoires en contrepartie du compte de dette.

Une provision doit être constituée au titre des pertes latentes uniquement pour la partie non couverte du risque. La stratégie de couverture de SNCF Réseau étant systématiquement complète et parfaitement adossée, aucune écriture de provision n'est comptabilisée.

Les paiements de coupons sont convertis et comptabilisés au cours spot en date de valeur du coupon.

Les intérêts courus à la clôture de l'exercice sont enregistrés sur la base du cours de change de clôture.

3.11. INSTRUMENTS FINANCIERS DERIVES

3.11.1. Cas des swaps de couverture de la dette à long terme

Les principes généraux de comptabilisation des instruments à terme énoncés dans le PCG ne changent pas, toutefois le règlement ANC 2015-05 rend la comptabilité de couverture obligatoire dès lors que celle-ci est établie en gestion. Tous les dérivés qualifiés de couverture en gestion sont traités comptablement comme tels en règles françaises.

Pour tous les instruments financiers à terme, les montants nominaux sont mentionnés dans les engagements hors bilan.

La soule reçue ou payée sur le swap de couverture est enregistrée au bilan et est étalée et constatée en résultat symétriquement au résultat de l'élément couvert (la dette) jusqu'à l'échéance de l'opération d'emprunt.

Les échanges d'intérêts s'effectuent au cours de clôture.

Les variations de valeur des instruments de couverture ne sont pas reconnues au bilan, sauf si la reconnaissance en partie ou en totalité de ces variations permet d'assurer un traitement symétrique avec l'élément couvert, ce qui est le cas chez SNCF Réseau.

Ainsi cette symétrie se traduit par une réévaluation de l'instrument de couverture dans un compte transitoire en contrepartie d'un compte Instruments dérivés en parallèle avec les écritures de différences de conversion constatées sur l'élément couvert.

A l'échéance, les pertes ou gains de change sont enregistrés en résultat financier et viennent neutraliser l'impact résultat sur la dette.

3.11.2. Cas des achats à terme de couverture de la dette à court terme en devise

Le report/ déport représente l'écart entre le cours comptant et le cours à terme. Il est étalé en résultat financier sur la période de couverture.

Les mêmes règles de comptabilisation que le swap de couverture à long terme s'appliquent pour les éléments du dérivé de change.

3.11.3. Cas des positions ouvertes isolées

Les positions ouvertes isolées (POI) sont toutes les opérations non qualifiées de couverture. Le montant nominal du dérivé en position ouverte isolée n'est pas comptabilisé au bilan et est enregistré en engagement hors-bilan. La soule versée ou reçue à la conclusion du contrat représente la juste valeur de l'instrument à la date de versement, et est enregistrée au bilan. Les dérivés en POI chez SNCF Réseau ne présentent généralement pas de soule à l'origine.

Les gains ou pertes latents sont déterminés par référence à une valeur de marché ou par application de modèles techniques d'évaluation généralement admis. La valeur de marché des POI est comptabilisée au bilan afin de présenter l'exposition de l'entreprise dans un compte « instruments de trésorerie » par la contrepartie d'un compte transitoire « Différence d'évaluation (actif ou passif) sur instruments dérivés en POI ». Les pertes latentes font systématiquement l'objet d'une provision pour risques comptabilisée en résultat financier calculée par ensembles homogènes pour un même sous-jacent.

3.12. COMPTABILISATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET DES AUTRES PRODUITS

3.12.1. Chiffre d'affaires

SNCF Réseau reconnaît son chiffre d'affaires au moment de la réalisation de la prestation de service ou de la livraison du bien.

Ainsi, les revenus des péages qui constituent l'essentiel du chiffre d'affaires sont reconnus en comptabilité au moment de la circulation effective des trains. Les décalages temporels entre reconnaissance de revenu et émission des factures donnent lieu à des écritures de régularisation du chiffre d'affaires.

3.12.2. Distinction entre résultat courant et résultat exceptionnel

Le résultat courant correspond à la somme du résultat d'exploitation et du résultat des opérations financières. Il inclut donc l'ensemble des produits et des charges directement liés aux activités opérationnelles de l'entreprise.

Le résultat exceptionnel est constitué des éléments significatifs qui, en raison de leur nature, de leur caractère inhabituel et de leur non récurrence, ne peuvent être considérés comme inhérents à l'activité opérationnelle de l'entreprise.

3.12.3. Impôt sur les sociétés

Depuis le 1er janvier 2015, SNCF Réseau fait partie du périmètre d'intégration fiscale dont la tête de groupe est SNCF. Une convention d'intégration fiscale a été signée entre les deux entités pour garantir à SNCF Réseau la neutralité de son option pour ce régime fiscal.

Le Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi (CICE), affecté par l'entreprise au financement des dépenses liées au fonds de roulement, a été analysé comme un produit d'impôt. En conséquence, le CICE est présenté sur la ligne « impôt sur les résultats ».

3.13. GESTION DES RISQUES FINANCIERS

SNCF Réseau est exposé aux risques suivants liés à l'utilisation d'instruments financiers :

- risque de change,
- risque de taux,
- risques de liquidité,
- risques de crédit, de contrepartie.

Les modalités de couverture de ces risques sont strictement encadrées par les règles édictées par le Conseil d'administration de SNCF Réseau et reprises dans un document intitulé « principes et limites d'intervention sur les marchés de capitaux ».

3.13.1. Gestion du risque de change

SNCF Réseau émet des emprunts en devises qui font l'objet d'une couverture de change. Les flux en devises (principal et intérêts) sont couverts par des dérivés de change afin de transformer cette dette en euros.

En date de clôture, les pertes latentes sur les instruments financiers en devises et les sous-jacents couverts font l'objet d'une provision.

3.13.2. Gestion du risque de taux

Afin de limiter son exposition au risque de taux, SNCF Réseau répartit sa dette nette entre taux fixe, taux variable et taux indexé sur l'inflation conformément à la politique de couverture arrêtée par son Conseil d'administration. Pour atteindre cette répartition, SNCF Réseau peut utiliser des produits dérivés optionnels ou d'échange de taux d'intérêt (swaps).

L'entreprise utilise les contrats d'échange de taux d'intérêt à l'occasion de ses émissions d'emprunts ou dans le cadre de la gestion de sa dette nette existante.

Dans le cadre de la gestion active de son risque de taux, l'Entreprise s'efforce, dans la mesure du possible, d'annuler des contrats existants plutôt que d'effectuer de nouvelles opérations de couverture, ceci afin de limiter son risque de contrepartie et ses engagements. Le montant des soultes encaissées ou décaissées à l'occasion de la conclusion ou de l'annulation de contrats d'échange est étalé sur la durée de vie des éléments couverts correspondants.

3.13.3. Gestion du risque de liquidité

SNCF Réseau bénéficie d'un accès diversifié aux ressources financières qu'elles soient à court terme (Billets de Trésorerie / Commercial Paper) ou à long terme (émissions obligataires publiques ou privées).

En outre, SNCF Réseau dispose d'une ligne de crédit syndiqué d'un montant de 1,5 milliards d'€ pour une durée de 5 ans.

3.13.4. Gestion du risque de contrepartie

SNCF Réseau est exposé à un risque de contrepartie dans le cadre du placement de ses disponibilités et de la souscription de produits dérivés auprès de ses partenaires financiers, dans l'hypothèse où le débiteur se refuserait à honorer tout ou partie de son engagement ou serait dans l'impossibilité de le respecter.

Afin d'encadrer et de limiter ce risque, les instruments de placements et les dérivés ne sont mis en place qu'avec des établissements financiers correspondants aux critères de notation de crédit et de niveau de fonds propres validés par le conseil d'administration de SNCF Réseau. Un montant limite d'engagement par établissement est décidé en fonction de ces critères. Le respect du seuil autorisé par contrepartie est suivi quotidiennement.

Afin de couvrir son risque de contrepartie au titre de ses instruments financiers dérivés, SNCF Réseau procède à des appels de marge auprès de ses contreparties financières dont la notation est inférieure au seuil décidé en conseil d'administration. Du collatéral (uniquement sous forme de cash) est appelé à hauteur de la valeur de marché des portefeuilles d'instruments financiers avec chaque contrepartie avec laquelle SNCF Réseau est en risque. A l'inverse, SNCF Réseau est amenée à verser un collatéral sous forme de cash à des contreparties avec lesquelles des accords de garantie bilatéraux ont été signés.

3.14. ENGAGEMENTS ENVERS LE PERSONNEL

Pour les régimes de base et autres régimes à cotisations définies, le Groupe comptabilise en charges les cotisations à payer lorsqu'elles sont dues et aucune provision n'est comptabilisée, le Groupe n'étant pas engagé au-delà des cotisations versées. Le régime concerné est principalement le régime spécial de retraite du personnel au statut de SNCF Réseau depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du personnel de SNCF en 2007.

Pour les régimes à prestations définies, lorsque les prestations sont assurées par un tiers (contrats d'assurance, organismes de prévoyance non liés au Groupe) et que le Groupe n'a pas d'obligation, juridique ou implicite, de combler les pertes éventuelles relatives aux services rendus au cours de la période et des périodes antérieures, aucune obligation n'est comptabilisée et les primes d'assurance et/ou de prévoyance payées sont comptabilisées comme des versements à un régime à cotisations définies, l'obligation de servir les prestations aux salariés relevant de la seule responsabilité de l'organisme tiers. Dans les autres cas, les engagements font l'objet d'évaluations actuarielles et de provisions inscrites au bilan au fur et à mesure de l'accumulation des droits à prestation par les salariés.

La dette actuarielle (ou valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies) est déterminée selon la méthode actuarielle dite des unités de crédits projetés qui stipule que chaque période de service donne lieu à constatation d'une unité de droit à prestation et évalue séparément chacune de ces unités pour obtenir l'obligation finale. Ces calculs intègrent des hypothèses de taux d'actualisation, de mortalité, de rotation du personnel et de projection des salaires futurs.

En cas de régimes partiellement ou totalement financés par des actifs de régime, le passif (actif) net est comptabilisé à hauteur de la différence négative ou positive entre la valeur actualisée de l'obligation et la juste valeur des actifs du régime.

Les éléments de variation de l'engagement net sont comptabilisés selon leur nature.

La charge nette est constatée :

- En résultat opérationnel courant pour la part correspondant au coût des services rendus matérialisant l'acquisition linéaire des droits à prestations, au coût des services passés (modification et réduction de régime) et à l'effet des liquidations. Le coût des services passés est comptabilisé immédiatement et totalement en résultat que les droits soient acquis ou non.

- En résultat financier pour la part correspondant à l'intérêt financier net (coût de la désactualisation de la dette, diminué le cas échéant du rendement implicite des actifs du régime et de l'intérêt sur l'effet de plafonnement de l'actif) ainsi que les écarts actuariels générés au titre des autres avantages à long terme.

4. COMPLEMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU BILAN

4.1. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

	31 décembre 2019			31 décembre 2018		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immobilisations incorporelles	2 084	-681	1 403	2 011	-599	1 413
Immobilisations incorporelles - en cours	249	-	249	205	-	205
Total Immobilisations Incorporelles	2 333	-681	1 652	2 217	-599	1 618

	Immobilisations incorporelles	Immobilisations incorporelles - en cours	Total
Valeur nette comptable au 31/12/2018	1 413	205	1 618
Acquisitions brutes	1	101	102
Cessions brutes	-1	-	-1
Dotations aux amortissements	-100	-	-100
Reprises d'amortissements	1	-	1
Provisions pour dépréciations	16	-	16
Pertes de valeur	-	-	-
Mises en services	73	-68	5
Autres variations	-	10	10
Valeur nette comptable au 31/12/2019	1 403	249	1 652

Le montant des dépenses d'investissement incorporel pour l'exercice 2019 s'élève à 102 M€ et comprend principalement les logiciels produits en interne, mis en service ou toujours en cours de développement.

4.2. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	31 décembre 2019			31 décembre 2018		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Terrains et constructions	12 078	-4 148	7 930	11 694	-3 911	7 783
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	54 906	-23 387	31 519	52 619	-22 387	30 232
ITMO et autres	1 144	-871	273	1 087	-798	289
Electrification, télécommunication, signalisation	16 568	-9 717	6 851	16 113	-9 167	6 946
Matériel de transport	1 150	-1 006	144	1 143	-993	150
Immobilisations corporelles en cours	12 955	-15	12 940	11 173	-28	11 145
Total Immobilisations Corporelles	98 801	-39 144	59 657	93 829	-37 284	56 545

	Terrains et constructions	Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	ITMO et autres	Electrification, télécommunication, signalisation	Matériel de transport	Immobilisations corporelles en cours	Total
Valeur nette comptable au 31/12/2018	7 783	30 232	289	6 946	150	11 145	56 545
Acquisitions brutes	-	-	-	-	-	5 079	5 079
Cessions brutes	-16	-	-0	-0	-2	-	-18
Dotations aux amortissements	-219	-1 319	-75	-662	-30	-8	-2 313
Provisions pour dépréciations	13	293	1	105	9	13	433
Reprises d'amortissements	5	-	1	0	2	-65	-56
Pertes de valeur	-	-	-	-	-	-	-
Mises en services	310	2 352	57	469	14	-3 207	-5
Autres variations	47	-40	0	-7	1	-10	-9
Valeur nette comptable au 31/12/2019	7 930	31 519	273	6 851	144	12 940	59 657

Les actifs dépréciés au 31 décembre 2015 et au 30 juin 2018 ont fait l'objet d'un amortissement exceptionnel sur la base du plan d'amortissement initial. Une reprise de la dépréciation d'actifs a été constatée à due concurrence au 31 décembre 2019 pour 421 M€.

4.2.1. Dépenses d'investissement

Le montant des dépenses d'investissement en immobilisations corporelles pour l'exercice 2019 s'élève à 5 079 M€ et comprend principalement:

- 4 856 M€ de dépenses d'investissement infrastructure qui se décomposent principalement en :
 - o 4 619 M€ de production directe,
 - o -6 M€ d'avances et acomptes,
 - o 153 M€ d'acquisitions directes,
 - o 90 M€ d'opérations de gros entretiens.
- 223 M€ d'autres investissements (matériels roulants, matériels et outillages)

4.2.2. Mises en service de l'exercice

Le montant des immobilisations corporelles mises en services s'élève à 3 202 M€ :

- 3 046 M€ de projets ferroviaires,
- 3 M€ au titre des mises en service des Partenariats Publics Privés (PPP) pour Sud Europe Atlantique (SEA),
- 153 M€ pour les projets autres dont le matériel ferroviaire, l'outillage, le patrimoine et autres.

4.2.3. Valeur actuelle de l'actif à la date de clôture

Le test de valeur sur les actifs de l'UGT Infrastructure, réalisé dans le cadre de la clôture au 31 décembre 2015, avait conduit à les déprécier de 9,6 Mds € sur la base d'une trajectoire financière approuvée par le Conseil d'Administration du 9 mars 2015 de SNCF Réseau qui considérait alors que la trajectoire

financière ainsi élaborée représentait la meilleure estimation des perspectives d'activité pour les 15 ans à venir.

En 2018, l'adoption le 14 juin 2018 de la loi d'habilitation pour un nouveau pacte ferroviaire, de même que diverses déclarations du gouvernement, concernant notamment une évolution des modalités d'indexation des péages de SNCF Réseau, avaient constitué de nouveaux indices de variation de valeur. En conséquence un nouveau test avait été réalisé sur la base des informations disponibles issues :

- Du cadre de référence de la trajectoire économique et financière du GPF et de sa déclinaison pour SNCF Réseau qui a été présentée pour information au conseil d'administration du 25 juillet 2018,
- des échanges avec l'Etat qui ont permis de définir les éléments structurants de la trajectoire tels que repris ci-après.

Ce test avait conduit à la comptabilisation d'une dépréciation complémentaire de 3,4 Mds €.

Au 31/12/2019, les évolutions réglementaires suivantes constituent des indices de variation de valeur :

- Publication en septembre 2019 des modalités de mise en œuvre de la loi Didier promulguée le 7/07/14 et relative au partage des responsabilités et des charges financières concernant l'entretien des ouvrages d'art.
- L'interdiction programmée de l'utilisation du glyphosate annoncée par le gouvernement, illustrée par la loi Egalim du 30/10/2018, concernant le domaine de l'agriculture, et la mise en place d'une mission parlementaire en 2019 en charge de la stratégie de la sortie totale du glyphosate. La mise en œuvre de cette évolution réglementaire a été confirmée par le Président de SNCF pour mettre fin à l'utilisation du glyphosate en 2021.

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.

De même, les discussions engagées avec l'Etat concernant le nouveau contrat de performance pour la période 2020-2029 ne sont pas suffisamment avancées pour pouvoir être prises en compte dans le test de la clôture au 31/12/2019, des arbitrages structurants restant à réaliser notamment quant à la consistance du réseau.

Il est précisé que l'ART a rendu le 06/02/2020 un avis non conforme concernant l'indexation de la tarification des activités conventionnées au titre de l'HDS 2021-2023, tarification publiée le 13/12/2019. SNCF Réseau dispose à compter de cette date d'un délai de 3 mois pour proposer une nouvelle tarification à l'ART qui disposera à son tour d'un délai d'un mois pour rendre son nouvel avis.

Un nouveau test de valeur a donc été réalisé sans prise en compte de ces trois derniers éléments pour les raisons invoquées ci-dessus pour chacun d'entre eux.

Le périmètre du test de l'UGT Infrastructure a été adapté aux opérations de transferts d'actifs réalisées au 01/01/2020 (cf ci-avant Faits marquants relatifs à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire). Le test de valeur de l'UGT Infrastructure a été réalisé hors actifs gares transférés au 01/01/2020 représentant une valeur nette comptable de 0,9 Md€. La valeur recouvrable de ces actifs transférés a été documentée en lien avec la valeur retenue telle que convenue entre les parties dans le traité d'apport et visée par le rapport des commissaires aux apports, étant entendu qu'il a été considéré que la réunion des actifs gares issus de Mobilités et ceux issus de Réseau ne génèrent pas de synergie ni de « di synergie » ou qu'en tout état de cause ces effets n'étaient pas mesurables au 31/12/2019.

Les tests de valeur réalisés au 31/12/2019 ont permis de confirmer les valeurs nettes comptables des actifs, de l'UGT Infrastructure d'une part, des actifs gares transférés, d'autre part, compte tenu des dépréciations précédemment comptabilisées.

Il est toutefois précisé que la valeur recouvrable dépend notamment de la mise en œuvre par l'Etat de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour la soutenir ainsi que de la capacité de l'entreprise à atteindre ses plans de productivité. La réalité ainsi que certaines hypothèses futures pourront diverger de manière sensible des estimations retenues.

La valeur nette comptable des actifs de l'UGT Infrastructure, hors actifs gares, s'élève ainsi au 31/12/2019 à 31,6 Md€ contre 31,0 Mds € au 31/12/2018, après dépréciation comptabilisées aux clôtures précédentes. Ces actifs recouvrent les lignes en service ainsi que les travaux de régénération en cours.

Les autres immobilisations en cours (1,9 Mds€ au 31 décembre 2019 contre 1,8 Md€ au 31 décembre 2018) concernent des investissements de capacité en cours de développement dont la valeur est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique.

Les éléments méthodologiques pour déterminer la valeur recouvrable au 31/12/2019, ainsi que les différentes hypothèses clés sont rappelées ci-après :

La méthodologie retenue a été identique à celle appliquée lors du précédent test de valeur (2018).

Il est rappelé que les flux prévisionnels actualisés sont calculés sur les sept années restantes de la trajectoire économique issue du contrat de performance 2017-2026 avec l'Etat mis à jour des nouveaux éléments d'information disponibles, prolongées 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 1,7% les valeurs de l'année normative 2030 et représente 88% 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 5,15 % contre un taux de 5,3 % en 2018.

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'Etat, issus de la dernière trajectoire économique et financière présentée en conseil d'administration et qui concernent :

- Evolution 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'Etat 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 Coût Directement Imputable (CDI) dans le cadre de la tarification 2019,
- Des investissements additionnels, par rapport au contrat de performance, programmés à compter de 2020, de l'ordre de 200 M€ par an (euros constants 2016 dans la trajectoire de juillet 2018). 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 hausse par rapport à la chronique du contrat de performance, pour atteindre des montants annuels de 988 M€. Ces subventions sont issues de l'affectation par l'Etat de tout ou partie des dividendes perçus de SNCF sur le résultat de ses filiales, et complétée le cas échéant par la rétrocession d'une quote-part de produit de l'intégration fiscale du groupe public ferroviaire (GPF) et/ou de cessions. La chronique des montants de subventions d'investissement de régénération pris en compte est alignée avec la trajectoire économique et financière du Groupe SNCF, elle-même présentée à son conseil de surveillance en juillet 2018.

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.

Les analyses de sensibilité réalisées dans le cadre du test au 31/12/2019 ressortent de la façon suivante :

Sensibilité aux paramètres de valorisation :

05 – Comptes Annuels

Une variation de +/- 10 points de base du taux d'actualisation représente une variation de -/+1,2 Md€ de valeur recouvrable.

Une variation de +/- 10 points de base du taux de croissance à l'infini entraîne une variation de +0,9Md€.

Sensibilité aux flux de trésorerie sur la période 2017-2030 (y compris effet IS) :

Une variation de +/- 100 M€ de dépenses nettes de régénération annuelles représente une variation de -/+ 2,1 Mds

€ de la valeur recouvrable. Cette valeur est fournie à titre indicatif car, au-delà d'un certain seuil, l'impact de l'évolution des dépenses de renouvellement sur la valeur recouvrable des actifs n'est pas linéaire et ces impacts peuvent être significatifs sur le coût de la maintenance, le trafic et donc les péages.

Une variation de +/- 100 M€ par an des péages ou des concours de l'Etat représente une variation de +/- 1,9 Md € de la valeur recouvrable.

4.3. IMMOBILISATIONS FINANCIERES

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Variation
Subvention investissement à appeler	2 518	2 278	240
Dépôts de garantie	1 824	1 605	220
Autres créances financières	30	14	16
Titres de Participation	30	29	1
Total Immobilisations Financières	4 402	3 926	476

Au 31 décembre 2019, les immobilisations financières comprennent pour 2 518 M€ des subventions à appeler au titre des projets PPP en cours, dont 1 114 M€ pour le projet BPL, 1 083 M€ pour le projet CNM et 320 M€ pour le projet GSMR. Ces immobilisations financières représentent les subventions à recevoir par SNCF Réseau de l'Etat lui permettant de rembourser ses dettes vis-à-vis d'Eiffage pour BPL et Oc'via.

Parallèlement SNCF Réseau a constaté des dettes financières pour les mêmes montants qu'elle rembourse également depuis 2017 (cf note 4.13 emprunts et dettes financières).

Le poste « Dépôts de garantie » est principalement constitué des appels de marge actifs (1 142 M€, cf note 4.13 emprunts et dettes financières) et du portage Eole (681 M€).

Les créances financières à hauteur de 30 M€ concernent principalement les avances de trésorerie réalisées auprès d'une filiale.

Information en Keuros	Capital Social	Capitaux propres	Capital détenu	Quote-part du capital ou du résultat détenu (en pourcentage)	Valeurs comptables des titres détenus		Prêts et avances consentis par la société et non encore remboursés	Montant des cautions et avals donnés par la société	Chiffre d'affaires hors taxes du dernier exercice écoulé	Résultats (Bénéfice ou perte du dernier exercice clos)	Dividendes encaissés par la société au cours de l'exercice
					Brute	Nette					
Dénomination de la filiale siège social de la filiale											
1. Filiales											
SFERIS 1 CITE PARADIS, 75010 Paris	1 500	9 252	1 500	100,0%	6 000	6 000	1 890	-	119 598	1 369	-
ALTAMETRIS 130 rue du Faubourg Saint Denis, 75010 Paris	2 108	1 063	2 108	100,0%	800	800	875	0	4 011	-833	0
2. Participations											
EURAILSCOUT BV Amersfoort, Niederlande	20 346	21 288	10 173	50,0%	21 800	21 800	1 500	-	-	(1 743)	-
ADIF Perpignan Figueras (LFP) Rue Sor angela de la cruz, N3 Madrid	60	60	30	50,0%	30	30	-	-	-	-	-
SNCF INFRA LBA DEVELOPPEMENT 18 RUE DE DUNKERQUE, 75010 Paris	350	270	140	40,0%	138	138	-	-	-	-	-
0	-	-	-	0,0%	-	-	-	-	-	-	-
CADEMCE	0	-	-	0,0%	-	-	-	-	-	-	-
EURAILSCOUT France	0	-	-	0,0%	-	-	-	-	-	-	-
IMMO RESEAU	0	-	-	0,0%	-	-	-	-	-	-	-
0	-	-	-	0,0%	-	-	-	-	-	-	-
GEIE CFM4 (corridor ferroviaire de marchandise n°4)	0	-	-	0,0%	-	-	-	-	-	-	-
GEIE SEA VITORIA DAX	0	-	-	0,0%	-	-	-	-	-	-	-
GEIE NAF GCT	0	-	-	0,0%	-	-	-	-	-	-	-
GEIE RFC2 CORRIDOR C	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0
GEIE RFC6	0	0	-	0,0%	-	-	-	-	-	-	-
GEIE DES UTILISATEURS DE ERTMS	0	-	-	0,0%	-	-	-	-	-	-	-
0	-	-	-	0,0%	-	-	-	-	-	-	-
RAILENIUM	0	-	-	0,0%	-	-	-	-	-	-	-

4.4. BESOIN EN FOND DE ROULEMENT

4.4.1. Stocks et en cours

	31 décembre 2019		31 décembre 2018		Variation de l'exercice
	Brut		Brut		
Matières premières	518		529		-12
Produits finis	81		85		-4
Encours de production	17		16		1
Total Stocks et en-cours	616		631		-15

	31 décembre 2018	Augmentation	Diminution	31 décembre 2019
	Matières premières	-100	-19	16
Produits finis	-	-	-	-
Encours de production	-	-	-	-
Total Dépréciations de stocks et en-cours	-100	-19	16	-103

Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur rotation, nature, ancienneté et durée de vie.

4.4.2. BFR d'exploitation

	Ouverture	Flux avec impact TFT	Flux sans impact TFT	Clôture
Clients et avances nets	167	-444	3	-274
Dettes sociales nettes	-594	40	2	-552
Fournisseurs et avances nets	-1 991	-237	41	-2 186
Créances et dettes fiscales	408	23	0	431
Stocks	530	-15	-3	513
Autres créances d'exploitation	258	-45	-18	197
Autres dettes d'exploitation	-146	7	-25	-167
Dividendes à payer	-	-	-	-
BFR EXPLOITATION	-1 367	-670	-1	-2 038

4.4.3. BFR d'investissement

	Ouverture	Flux TFT avec impact BFR	Flux TFT sans impact BFR	Flux sans impact TFT	Clôture
Créances nettes sur immobilisations	54	-	5	-14	44
Dettes sur immobilisations	-594	-16	-	429	-181
Subventions d'investissement à recevoir	-212	173	-	-396	-435
Dettes sur acquisition de titres	-	-	-	-	-
BFR INVESTISSEMENT	-752	157	5	18	-572

4.4.4. BFR financier

	Ouverture	Flux avec impact TFT	Flux sans impact TFT	Clôture
Charges constatées d'avance sur opérations financières	913	-401	-	511
Produits constatés d'avance sur opérations financières	-1 903	475	-394	-1 821
Autres dettes et créances	27	-22	-	5
BFR FINANCIER	-963	52	-394	-1 305
Intérêts courus non échus	507	34	-23	518
Intérêts courus non échus	507	34	-23	518

4.5. CREANCES D'EXPLOITATION

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Variation de l'exercice
Clients et comptes rattachés	1 320	1 336	-16
Autres créances d'exploitation	3 215	3 198	17
Subventions à encaisser	473	563	-89
Subventions à appeler	1 286	1 117	168
Créances de TVA	585	579	6
Créance SNCF Mobilités dont CICE	-0	40	-41
Créances fiscales et crédits d'impôts*	351	393	-43
Autres créances	491	482	9
Créances sur cessions d'immobilisation	29	23	7
Avances et acomptes versés	114	103	11
Total	4 649	4 637	12

*68 M€ d'impôts différés actif classés en créance fiscale.

Dépréciations

	31 décembre 2018	Augmentation	Diminution	31 décembre 2019
Clients et comptes rattachés	-43	-22	25	-41
Autres créances d'exploitation	-70	-6	0	-76
Total dépréciations des créances	-113	-29	25	-117

4.6. ETAT DES ECHEANCES DES CREANCES

	31 décembre 2019	< 1an	> 1an
Clients et comptes rattachés	1 320	1 288	32
Autres créances d'exploitation	3 215	2 720	495
Subventions à encaisser	473	241	232
Subventions à appeler	1 286	1 286	-
Créances de TVA	585	585	-
Créance Mobilité dont CICE	-0	-0	-
Créances fiscales et crédits d'impôts	351	87	263
Autres créances	491	491	-
Créances sur cessions d'immobilisation	29	29	-
Avances et acomptes versés	114	114	-
Valeurs Brutes	4 649	4 121	527

4.7. VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT ET ASSIMILEES, DISPONIBILITES

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Variation de l'exercice
Échéances à plus de trois mois dès l'origine et/ou soumis à risque de taux	20	-	20
Titres de créances négociables	-	-	-
Dépôt à terme	20	-	20
Échéances à moins de trois mois dès l'origine et sans risque de taux	1 707	1 908	-201
Obligations	-	-	-
Titres de créances négociables	-	-	-
Prêt en blanc	-	-	-
OPCVM	1 707	1 908	-201
Placements en devises	-	-	-
Intérêts courus non échus	-	-	-
Sous-Total VMP	1 726	1 908	-182
Disponibilités	885	884	1
Total VMP	2 612	2 792	-181

Les OPCVM sont constituées en totalité de SICAV ayant un profil de risque faible.

4.8. AUTRES COMPTES DE REGULARISATION ACTIF

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Variation de l'exercice
Frais et primes d'émissions des emprunts - Actif	250	232	18
Différence d'évaluation sur instruments dérivés	545	629	-84
Autres comptes de régularisation actifs sur opérations financières	511	452	60
Total Autres comptes de Régularisation - Actif	1 306	1 313	-7

4.9. ECARTS DE CONVERSION ACTIF

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Variation de l'exercice
Ecart de Conversion - actif	1 993	2 286	-293
<i>Sur la dette indexée inflation non couverte</i>	<i>312</i>	<i>295</i>	<i>17</i>
<i>Sur la dette indexée inflation couverte</i>	<i>160</i>	<i>144</i>	<i>17</i>
<i>Sur la dette en devises couverte</i>	<i>385</i>	<i>486</i>	<i>-101</i>
<i>Sur les dérivés de couverture et POI</i>	<i>1 136</i>	<i>1 361</i>	<i>-226</i>
Total Ecart de Conversion - actif	1 993	2 286	-293

4.10. CAPITAUX PROPRES

	Dotation en capital	Report à nouveau	Résultat de l'exercice	Situation Nette	Subventions d'investissement	Capitaux propres
Situation au 31 décembre 2018	9 765	-25 050	-4 221	-19 507	26 410	6 904
Affectation du résultat 2018	-	-4 221	4 221	-	-	-
Résultat 2019	-	-	-907	-907	-	-907
Mouvements sur subventions	-	-	-	-	2 371	2 371
Inscription des subventions au compte de	-	-	-	-	-919	-919
Reclassement	-	-	-0	-0	-37	-37
Situation au 31 décembre 2019	9 765	-29 271	-907	-20 413	27 825	7 412

Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial, SNCF Réseau n'a ni capital au sens juridique du terme, ni action et ne verse pas de dividendes.

Au moment de sa constitution, l'Etablissement disposait de 0,86 milliard d'euros de fonds propres en termes comptables, cette somme correspondant à l'écart de valorisation entre

l'actif et le passif. L'Etat a ensuite accru ce capital initial par apports complémentaires jusqu'au début de l'année 2003.

A la date du 31 décembre 2019, le montant cumulé des dotations en capital s'établit à 9,8 Mds €. Au 01 janvier 2020, SNCF Réseau, transformée en SA, est dotée d'un capital de 500 M€.

4.11. SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT

4.11.1. Synthèse des subventions sur immobilisations et mises en service

	31 décembre 2019			31 décembre 2018		
	Subventions mises en service	Subventions en cours	Total	Subventions mises en service	Subventions en cours	Total
Subventions de développement sur immobilisations en cours	-	4 899	4 899	-	4 193	4 193
Subventions de développement sur immobilisations en service	18 905	-	18 905	18 605	-	18 605
Subventions de régénération sur immobilisations en service	3 484	-	3 484	3 338	-	3 338
Subvention de régénération sur immobilisations en cours	537	-	537	274	-	274
Total Subvention	22 926	4 899	27 825	22 217	4 193	26 410

	Montant net au 31/12/2018	Mises en service de subventions sur l'exercice	Quote part de subvention virée au résultat	Autres variations	Montant net au 31/12/2019
Terrains, bâtiments et aménagements	2 195	10	-154	-8	2 043
Terrassement, voies, ouvrages d'art et passages à niveau	12 459	779	-280	-26	12 932
ITMO, électrification, télécom	3 900	320	-313	23	3 930
Immobilisations incorporelles	51	-65	3	11	-0
Total Subventions de développement sur immobilisations en service	18 605	1 044	-744	-	18 905

4.11.2. Subventions sur immobilisations en cours

Le cumul des subventions méritées, relatives aux immobilisations en cours, est basé sur l'avancement des travaux. Ce montant est enregistré dans le poste subventions d'investissement sur immobilisations en cours et présenté dans les capitaux propres.

4.11.3. Subventions de renouvellement et mises aux normes

L'ensemble des subventions de régénération reçues de l'Etat a été affecté à des programmes mis en service. Les reprises en résultat se poursuivent au rythme présenté dans le tableau ci-après :

Année de mise en service	Date de mise en service	Durée de reprise (en année)	Montant en service	Cumul reprise	Montant net au 31/12/2019
2004	01/07/2004	38	675	-274	401
2005	25/03/2005	42	574	-201	373
2006	09/05/2006	42	878	-284	594
2007	21/03/2007	35	734	-267	467
2008	17/04/2008	33	69	-33	36
2009	17/01/2009	42	844	-256	588
2010	22/01/2010	38	436	-157	279
2011	01/01/2011	51	20	-15	5
2012	01/01/2012	28	255	-109	146
2013	01/01/2013	41	75	-22	53
2016	01/01/2017	38	126	-10	116
2017	01/01/2018	38	170	-9	161
2018	01/01/2019	38	274	-7	267
Total Subventions de régénération sur immobilisations en service			5 130	-1 646	3 484

4.12. PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

	31 décembre 2018	Dotations	Reprises	Reclassement	31 décembre 2019
Engagements envers le personnel	912	234	-92	0	1 055
Risque environnement	163	8	-11	1	161
Risques fiscaux et sociaux	29	20	-14	-	35
Litiges contractuels	63	45	-30	-	78
Risques de change et de taux	295	17	-	-	312
Risques financiers	3	4	-	-	8
Autres provisions pour R&C	0	-	-	-0	-
Total Provisions	1 466	328	-146	1	1 649

Engagements envers le personnel

La rubrique des engagements envers le personnel comprend les engagements au titre des rentes accidents du travail (590 M€), de la Cessation Progressive d'Activité (149 M€), de l'Action Sociale (123 M€), du Compte Epargne Temps (108 M€) de la Médaille d'honneur du travail (27 M€), du régime complémentaire de prévoyance des CS (24 M€) des pensions, retraites, chômage et indemnités de départ en retraite (35 M€) et de l'accord de majoration salariale et d'aide financière au rachat de trimestres pour les anciens apprentis (5,7 M€).

Dépollution et risques environnementaux

Les coûts environnementaux provisionnés concernent principalement le traitement des traverses créosotées (92 M€), le désamiantage des bâtiments et du matériel roulant (35 M€) ainsi que des coûts liés à la dépollution des sols (23 M€).

Risques fiscaux et sociaux

Concernant la rubrique des risques fiscaux et sociaux, l'entreprise provisionne, par mesure de prudence, les redressements fiscaux et les risques sociaux. Cette rubrique concerne principalement le litige avec des salariés (32 M€).

- Jugement du Conseil de prud'hommes de Paris

Le 21 septembre 2015, le Conseil de Prud'hommes de Paris a rendu des décisions relatives aux recours déposés par d'anciens salariés marocains. L'Entreprise en a tiré les conséquences dans ses comptes sur la base des condamnations prononcées. Un appel a été formé, suspendant l'exigibilité des condamnations prononcées : en mai 2017 les premières séries d'affaires ont été plaidées devant la Cour d'appel et le délibéré a été rendu le 31 janvier 2018.

La provision a été reprise suite au remboursement effectué à SNCF Mobilités.

Une provision complémentaire est constituée au fur et à mesure des nouveaux recours déposés devant le Conseil des Prud'hommes.

- Provision pour risque URSSAF

Un contrôle a été initié par l'URSSAF sur le périmètre du GPF en janvier 2019, portant sur les exercices 2016, 2017 et 2018.

Dans le cadre de ces opérations, les cotisations du régime général et du régime spécial ont fait l'objet d'une vérification.

Les vérifications ont porté en priorité sur les thèmes suivants : auto - entrepreneurs, indemnités de rupture, frais professionnels, réduction Fillon, bon cadeaux, litiges prudhommaux et exonération de cotisations.

Les lettres de notification ont été reçues fin décembre 2019.

Une provision a été comptabilisée dans les comptes en conséquence.

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.

- Accident Eckwersheim LGV

Le 14 novembre 2015, le déraillement d'une rame d'essai d'un TGV a fait 11 victimes et 42 blessés, à Eckwersheim en Alsace, sur la future ligne nouvelle Est Européenne.

Une provision au titre de la franchise « responsabilité civile » est constatée dans les comptes depuis l'accident.

- Déraillement à Culoz

Le 24 juillet 2006, un train travaux, composé de plusieurs éléments, pour partie appartenant à SNCF et à la société ETF, a déraillé au niveau du pont du Rhône entre CULOZ et VIONS. Un partage des rôles et responsabilités dans l'agrément du train travaux doit être établi entre SNCF, le constructeur et concepteur du train et le propriétaire. Il est envisageable de retenir une part de responsabilité pour la SNCF. La procédure est toujours en cours.

- Tunnel des Montets

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

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

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

Au 31 décembre 2019 aucun passif éventuel n'a été identifié.

4.13. EMPRUNTS ET DETTES FINANCIERES

SNCF Réseau a recours aux marchés internationaux de capitaux afin de couvrir son besoin de financement long terme sous la forme majoritairement d'émissions obligataires publics et de placements privés et dans une moindre mesure

d'emprunts contractés auprès d'établissements de crédit et/ou de collectivités locales.

La dette nette en valeur de remboursement (hors PPP, ICNE, collatéraux, réévaluation au cours de clôture, prêts aux filiales intégrées et prêts aux tiers externes et avances) s'élève à 50 Mds€ contre 48,2 Mds€ au 31 décembre 2018, soit une augmentation de 1,7 Mds€ qui s'explique par :

- Des ressources à long terme levées sur les marchés obligataires publics par SNCF Réseau au cours de l'année 2019 ont représenté un montant total de 5,6 Mds€ en valeur de remboursement,
- Des remboursements d'emprunt obligataires pour 1,6 Mds€,
- De diminution de la dette à court terme nette de la trésorerie et équivalent de trésorerie pour 2,4 Mds€

Pour se financer et gérer sa trésorerie à court terme, SNCF Réseau a recours à des instruments de financement et de placement à court terme sur les marchés monétaires domestiques et internationaux tels que les Billets de trésorerie et les Commercial Papers.

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Variation de l'exercice
Dette long terme	51 738	47 447	4 291
Capital restant dû :	51 003	46 761	4 242
<i>Long terme</i>	50 484	46 275	4 209
<i>Prêts RIF</i>	27	30	-3
<i>Zéro coupon</i>	492	455	36
Intérêts courus :	735	686	48
Dette SNCF	683	686	-3
Capital restant dû :	662	665	-3
<i>Dette transférée (cours historique)</i>	659	662	-3
<i>Prêts RIF</i>	3	3	-0
Intérêts courus	21	21	-0
Dépôts de garantie reçus	6	5	1
Dette court terme	312	2 863	-2 552
Appels de marge (Passif)	197	91	106
Découverts bancaires	28	20	8
Dette PPP	2 582	2 289	292
Total Dettes Financières	55 544	53 402	2 142
- Trésorerie active et placements	-2 612	-2 792	181
- Créance PPP	-2 518	-2 274	-243
- Collatéraux (Actif)	-1 142	-1 120	-23
- Dépôts de garantie payés	-1	-6	5
- Prêts aux tiers externes	-681	-479	-202
- Avances et prêts aux filiales intégrées	-31	-17	-13
- Différence de réévaluation - Effet couverture de change	743	872	-129
- Différence de réévaluation - Effet couverture indexation inflation	-160	-144	-17
Dette nette en valeur comptable ANC	49 143	47 442	1 701
- ICNE	-756	-708	-48
- Prêts aux tiers externes	681	479	202
- Avances et prêts aux filiales intégrées	31	17	13
- Dépôts de garantie nettes	-5	1	-6
- Collatéraux nets	946	1 029	-83
- Dette nette PPP	-64	-15	-49
Dette nette en valeur de remboursement	49 976	48 245	1 730

Les lignes d'emprunt BPL, CNM et GSMR concernent les PPP Bretagne Pays de Loire, Contournement Nîmes Montpellier et Global System for Mobile communication for Railways. Elles représentent la dette de SNCF Réseau vis à vis de ses partenaires qui préfinancent une partie des projets. Depuis 2017, SNCF Réseau rembourse les dettes BPL et CNM.

Des réclamations ont été reçues par l'entreprise au titre des exercices 2015 et 2016 pour PPP CNM et BPL pour un montant total de 634M€. Ces réclamations sont, en grande partie, contestées par l'entreprise et seule la partie acceptée a fait l'objet d'une comptabilisation.

Dette financière SNCF Réseau

Les tableaux ci-après présentent une répartition par devise et type de taux des dettes financières à court terme et à long terme de SNCF Réseau.

	Montant Brut	A un an au plus	A plus d'un an et cinq ans au plus	A plus de cinq ans
A - DETTE SNCF Réseau :	51 315	4 006	13 517	33 791
1. Emissions Obligataires :	51 003	3 695	13 517	33 791
Total taux fixe :	46 052	3 472	10 691	31 889
Total Inflation :	3 467	-	2 583	884
Total taux variable :	1 484	222	243	1 019
EUR taux fixe	36 919	2 055	8 000	26 864
EUR Inflation	3 467	-	2 583	884
EUR taux variable	1 382	222	243	917
Total EUR	41 768	2 277	10 826	28 665
AUD taux fixe	56	-	-	56
AUD taux variable	-	-	-	-
Total AUD	56	-	-	56
CAD taux fixe	189	-	-	189
CAD taux variable	-	-	-	-
Total CAD	189	-	-	189
CHF taux fixe	1 064	0	276	788
CHF taux variable	-	-	-	-
Total CHF	1 064	0	276	788
GBP taux fixe	4 203	-	940	3 263
GBP taux variable	102	-	-	102
Total GBP	4 305	-	940	3 365
HKD taux fixe	107	-	-	107
HKD taux variable	-	-	-	-
Total HKD	107	-	-	107
JPY taux fixe	412	82	139	191
JPY taux variable	-	-	-	-
Total JPY	412	82	139	191
NOK taux fixe	51	-	-	51
NOK taux variable	-	-	-	-
Total NOK	51	-	-	51
SEK taux fixe	219	-	-	219
SEK taux variable	-	-	-	-
Total SEK	219	-	-	219
USD taux fixe	2 831	1 335	1 335	160
USD taux variable	-	-	-	-
Total USD	2 831	1 335	1 335	160
2. T.C.N. :				
<i>Billets de Trésorerie</i>	-	-	-	-
<i>Commercial Papers</i>	312	312	-	-
<i>USD</i>	312	312	-	-

	Montant Brut	A un an au plus	A plus d'un an et cinq ans au plus	A plus de cinq ans
B - INTERETS COURUS :	731	731	-	-
Emissions Obligataires :	735	735	-	-
Total taux fixe :	664	664	-	-
Total Inflation :	62	62	-	-
Total taux variable :	9	9	-	-
EUR taux fixe	507	507	-	-
EUR Inflation	62	62	-	-
EUR taux variable	8	8	-	-
Total EUR	577	577	-	-
AUD taux fixe	0	0	-	-
AUD taux variable	0	0	-	-
Total AUD	0	0	-	-
CAD taux fixe	1	1	-	-
CAD taux variable	-	-	-	-
Total CAD	1	1	-	-
CHF taux fixe	17	17	-	-
CHF taux variable	-	-	-	-
Total CHF	17	17	-	-
GBP taux fixe	94	94	-	-
GBP taux variable	1	1	-	-
Total GBP	95	95	-	-
HKD taux fixe	3	3	-	-
HKD taux variable	-	-	-	-
Total HKD	3	3	-	-
JPY taux fixe	2	2	-	-
JPY taux variable	-	-	-	-
Total JPY	2	2	-	-
NOK taux fixe	2	2	-	-
NOK taux variable	-	-	-	-
Total NOK	2	2	-	-
SEK taux fixe	3	3	-	-
SEK taux variable	-	-	-	-
Total SEK	3	3	-	-
USD taux fixe	36	36	-	-
USD taux variable	-	-	-	-
Total USD	36	36	-	-
T.C.N. :	-4	-4	-	-
Billets de Trésorerie	-	-	-	-
Commercial Papers	-4	-4	-	-
USD	-4	-4	-	-
C - INTERETS CONSTATES D'AVANCE :	4	4	-	-
Billets de Trésorerie	-	-	-	-
Commercial Papers	-	-	-	-
USD	4	4	-	-

Dette SNCF

Le tableau ci-après présente une répartition par devise et par taux de la dette SNCF transférée :

	Montant Brut	A un an au plus	A plus d'un an et cinq ans au plus	A plus de cinq ans
A - DETTE SNCF :	662	3	658	0
Total taux fixe :	613	-	613	-
Total taux variable :	48	3	44	0
EUR taux fixe	613	-	613	-
EUR taux variable	48	3	44	0
<i>Dont Prêts RIF</i>	3	0	2	0
Total EUR	662	3	658	0
B - Intérêts courus :	21	21	-	-
Total taux fixe :	21	21	-	-
Total taux variable :	-0	-0	-	-
EUR taux fixe	21	21	-	-
EUR taux variable	-0	-0	-	-
Total EUR	21	21	-	-

DETTE FINANCIERE A LONG TERME

La répartition de la dette financière à long terme après couverture, au cours couvert, est la suivante :

	Taux fixe		Taux Indexé Inflation		Taux variable		Total	
	déc.-19	déc.-18	déc.-19	déc.-18	déc.-19	déc.-18	déc.-19	déc.-18
SNCF RESEAU	47 121	42 694	2 046	2 029	2 421	2 796	51 588	47 519
SNCF	613	613	-	-	48	52	662	665
Total EUR :	47 735	43 307	2 046	2 029	2 469	2 848	52 250	48 184
En % :	91%	90%	4%	4%	5%	6%	100%	100%

4.14. DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES COMPTES CREDITEURS

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Variation de l'exercice
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	2 625	2 841	-216
<i>Dont dettes fournisseurs d'immobilisations</i>	<i>287</i>	<i>729</i>	<i>-442</i>
Dettes fiscales et sociales	964	1 065	-101
Personnel et organismes sociaux	557	593	-36
Taxe sur le chiffre d'affaires	372	424	-52
Etat et collectivités publiques	31	13	18
Dettes fiscales sur investissement	-	27	-27
TVA sur immobilisations	4	7	-3
Autres dettes d'exploitation	2 332	1 998	334
Subventions appelées d'avance	2 141	1 765	376
Autres dettes	191	234	-42
Total des dettes d'exploitation	5 921	5 904	17

4.15. ETAT DES ECHEANCES DES DETTES D'EXPLOITATION

	31 décembre 2019	Échéances à moins d'1 an	Échéances à plus d'1 an
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	2 625	2 625	-
<i>Dont dettes fournisseurs d'immobilisations</i>	<i>287</i>	<i>287</i>	<i>-</i>
Dettes fiscales et sociales	964	964	-
Personnel et organismes sociaux	557	557	-
Taxe sur le chiffre d'affaires	372	372	-
Etat et collectivités publiques	31	31	-
Dettes fiscales sur investissement	-	-	-
TVA sur immobilisations	4	4	-
Autres dettes d'exploitation	2 332	2 332	-
Subventions appelées d'avance	2 141	2 141	-
Autres dettes	191	191	-
Total des dettes d'exploitation	5 921	5 921	-

4.16. AUTRES COMPTES DE REGULARISATION PASSIF

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Variation de l'exercice
Primes d'émissions des emprunts - Passif	1 583	1 188	394
Différence d'évaluation sur instruments dérivés de couverture de change et Position Ouverte Isolée	1 136	1 361	-226
Autres comptes de régularisation passif sur opérations financières	239	253	-15
Total des Autres comptes de Régularisation - Passif	2 957	2 803	154

4.17. ECARTS DE CONVERSION PASSIF

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Variation de l'exercice
Ecart de Conversion - passif	-1 673	-1 987	315
<i>Sur la dette en devises couverte</i>	<i>-1 128</i>	<i>-1 358</i>	<i>230</i>
<i>Sur les dérivés de couverture</i>	<i>-545</i>	<i>-629</i>	<i>84</i>
Total Ecart de Conversion - passif	-1 673	-1 987	315

4.18. PRODUITS CONSTATÉS D'AVANCE

Les produits constatés d'avance s'élevaient à 1 034 M€ au 31 décembre 2019. Ils sont composés, essentiellement, des redevances d'infrastructure facturées au titre des horaires de service 2020.

5. COMPLEMENTS D'INFORMATIONS RELATIFS AU COMPTE DE RESULTAT

5.1. VENTILATION DU CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires est constitué essentiellement des prestations de services générées par l'activité ferroviaire et est appréhendé au moment de la réalisation de ces prestations. Ces redevances d'infrastructures se décomposent principalement en :

- Redevance d'accès aux sillons,
- Redevance de marché,
- Redevance de circulation,
- Redevance d'accès en gare (redevance quais),
- Redevance d'utilisation des installations de traction électrique comprenant la redevance pour l'usage des installations de traction électrique (RCE) et la redevance de transport et de distribution de l'électricité (RCTE).

Les autres produits se composent essentiellement des ventes de fournitures (vieilles matières) et des produits « hors trafic » constitués par les produits locatifs.

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Variation de l'exercice
Redevance d'accès	2 022	1 986	35
Redevance de marché	2 502	2 053	449
Redevance de circulation	875	1 236	-361
Redevance quais	131	121	10
Redevances complémentaires électricité	238	211	27
Autres recettes	50	41	9
Sous-total recettes commerciales d'infrastructure	5 818	5 648	170
Autres produits	611	585	26
Total Chiffre d'affaires	6 429	6 233	195

5.2. PRODUCTION IMMOBILISEE ET STOCKEE

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Variation de l'exercice
Production immobilisée ACE	4 101	3 519	582
Production Immobilisée Charges de personnel	1 143	1 138	5
Production Stockée	90	81	9
Total Production Immobilisée	5 334	4 738	596

5.3. AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Variation de l'exercice
Subventions d'exploitation	493	164	329
Autres produits	89	36	53
Total Autres Produits d'Exploitation	582	201	381

Les subventions d'exploitation comprennent les compensations tarifaires versées par l'Etat pour assurer la couverture du coût marginal des circulations de fret.

5.4. ACHATS ET CHARGES EXTERNES

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Variation de l'exercice
Moyens de transport et de traction	-351	-322	-30
Entretien, maintenance	-2 904	-2 391	-514
Honoraires et prestations informatiques	-860	-774	-86
Patrimoine	-792	-775	-17
Autres achats et charges externes	-1 967	-1 664	-303
Total Achats et charges externes	-6 874	-5 924	-950

5.5. IMPOTS ET TAXES

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Variation de l'exercice
Taxes foncières	-28	-26	-1
CVAE-CFE	-92	-84	-8
Taxe sur les salaires	-4	-3	-0
Taxe Apprentissage	-1	-12	11
Formation Professionnelle	-21	-21	0
Effort à la Construction	-27	-30	3
Autres impôts et taxes (dont C3S)	-17	-19	2
Versement Transport	-39	-39	-1
Sous-Total Autres impôts et taxes	-109	-124	15
Total Impôts et Taxes	-229	-234	6

5.6. CHARGES DE PERSONNEL

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Variation de l'exercice
Salaires et traitements	-2 343	-2 347	4
Cotisations retraites	-676	-641	-35
Autres charges sociales	-401	-474	73
Charges liées aux congés, repos et départs anticipés	-8	-7	-1
Sous-total	-3 428	-3 468	40
Mise à disposition de personnel	-64	-65	1
Total des charges de personnel	-3 492	-3 533	41
Total des effectifs moyens payés	57 078	57 439	-361

5.7. HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Le montant des honoraires des commissaires aux comptes s'est élevé à 1 M€ en 2019 qui se répartissent comme suit :

- audit légal des comptes 2019 pour 0,9 M€ (PwC pour 0,4 M€, EY pour 0,5 M€)
- Services Autres que la Certification des Comptes (SACC) pour 0,2 M€ qui se décomposent comme suit :
 - o E&Y pour 0,1M€ qui concerne les attestations des lignes de dettes dans le cadre de la reprise par l'Etat de 25 Md€ au 01/01/2020, à destination de l'Agence France Trésor
 - o PWC pour 0,1M€ qui concerne les attestations des dépenses sur projets ferroviaires, à destination des financeurs.

5.8. DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Variation de l'exercice
Dotation aux amortissements	-1 962	-1 971	9
Dotation aux provisions des immobilisations	-8	-21	13
Dotation aux provisions dépréciations de créances	-29	-96	67
Dotation aux provisions dépréciations stocks	-19	-14	-5
Dotation aux provisions pour risques et charges	-133	-176	44
Total des Dotations d'Exploitation	-2 150	-2 278	128

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Variation de l'exercice
Quote part de subvention virée au compte de résultat	746	823	-77
Reprise de subvention régénération	128	121	7
Reprises de provisions des immobilisations	21	28	-7
Reprises de provisions dépréciations de créances	31	105	-74
Reprises de provisions dépréciations stocks	16	28	-11
Reprises de provisions pour risques et charges	100	179	-80
Transfert de charges	35	32	3
Total des Reprises d'Exploitation	1 077	1 316	-239

5.9. RESULTAT FINANCIER

	31 décembre 2019	31 décembre 2018	Variation de l'exercice
Coût endettement financier net	-1 511	-1 498	-13
Coût financier des avantages au personnel	-139	16	-156
Dividendes	0	1	-1
Autres charges financières	-155	-207	52
Autres produits financiers	151	204	-53
Total Résultat Financier	-1 655	-1 484	-171

5.10. RESULTAT EXCEPTIONNEL

Le résultat exceptionnel de l'exercice 2019 de 70 M€ comprend principalement le résultat net de cession des actifs à hauteur de 69 M€.

6. INFORMATION RELATIVE A LA FISCALITE

Depuis le 1er janvier 2015, SNCF Réseau fait partie du périmètre d'intégration fiscale dont la tête de groupe est SNCF. Une convention d'intégration fiscale a été signée entre les deux entités pour garantir à SNCF Réseau la neutralité de son option pour ce régime fiscal.

A ce titre les déficits fiscaux reportables peuvent se distinguer comme suit :

- Déficits fiscaux avant l'entrée de SNCF Réseau dans l'intégration fiscale 10 132 M€,
- Déficits fiscaux depuis le 1er janvier 2015 imputables sur le bénéfice fiscal du groupe d'intégration : 2 494 M€.

SNCF Réseau a comptabilisé un produit d'impôt de 1,9 M€ qui se répartit ainsi :

- Crédit d'Impôt Recherche pour 1 M€,
- Crédit Mécénat et Crédit d'Impôt Apprentissage pour 0,3 M€.
- Crédit d'Impôt Famille 0,6 M€.

7. INFORMATIONS SUR LES PARTIES LIEES

SNCF Réseau, en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial dont le capital est intégralement détenu par l'État français (via l'Agence des Participations de l'État), est liée, avec la totalité des entreprises et entités contrôlées par l'État français.

Ainsi, les principales parties liées avec lesquelles SNCF Réseau interagit sont les autres sociétés membres du Groupe Public Ferroviaire, SNCF Mobilités et SNCF ainsi que l'État en tant qu'actionnaire unique. Les transactions réalisées par le groupe SNCF Réseau avec d'autres entreprises publiques (EDF, La Poste, ...) sont toutes réalisées à des conditions de marché. Les sociétés du groupe SNCF Réseau autres que la maison mère ne réalisent pas d'opérations significatives avec ces parties liées.

7.1. RELATION AVEC LE GROUPE FERROVIAIRE

Relations avec SNCF Mobilités

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

Soldes au bilan	31 décembre 2019	31 décembre 2018
Créances d'exploitation	659	768
Dettes d'exploitation*	1 152	882

* Soldes au bilan hors dette financière présentée séparément au passif du bilan

Produits et charges	31 décembre 2019	31 décembre 2018
Péages	3 481	3 409
Charges	-508	-556

Relation avec SNCF

La loi portant sur la réforme ferroviaire prévoit que la nouvelle SNCF assure le pilotage stratégique du groupe public ferroviaire ainsi que des fonctions mutualisées exercées au bénéfice de toutes les sociétés du groupe, au titre des directions d'animation, des directions d'appui et des directions des centres de services partagés du groupe. Ces fonctions mutualisées comprennent notamment :

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

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

Soldes au bilan	31 décembre 2019	31 décembre 2018
Créances	54	57
Dettes	51	90

Produits et charges	31 décembre 2019	31 décembre 2018
Produits	81	74
Charges	-492	-517

7.2. RELATION AVEC L'ETAT

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

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

L'Etat verse également à SNCF Réseau des subventions d'exploitation ainsi que des subventions d'investissement.

Les concours publics apportés à SNCF Réseau par l'Etat et les collectivités sont présentés dans le tableau suivant :

Soldes au bilan	31 décembre 2019	31 décembre 2018
Subventions à recevoir (actif)	255	350

Produits et charges	31 décembre 2019	31 décembre 2018
Redevances d'accès	1 860	1 832
Compensations FRET	81	54

8. ENGAGEMENTS HORS BILAN**8.1. ENGAGEMENTS DONNES ET RECUS SUR INSTRUMENTS FINANCIERS**

SNCF Réseau est exposé aux risques de marché liés à la gestion de sa dette. Sur la base d'une analyse de son exposition générale aux risques, essentiellement liés aux fluctuations des taux d'intérêt et des cours de change, SNCF Réseau utilise divers instruments financiers dans les limites fixées par son Conseil d'Administration, avec pour objectif de couvrir les risques de taux et de change et de limiter le coût de son financement.

- Gestion de la dette long-terme
 - Répartition taux fixe, taux variable, taux indexé inflation :

SNCF Réseau gère une position structurelle taux fixe / taux variable / taux indexé inflation en euros afin de réduire le coût de sa dette, et utilise pour cela des instruments fermes et optionnels d'échanges de taux d'intérêt (contrats d'échanges de taux d'intérêt, option sur contrats d'échange de taux d'intérêt) dans le cadre des limites fixées par le Conseil d'Administration.

- Gestion des risques de signature et de contrepartie

SNCF Réseau est exposé à un risque de contrepartie dans le cadre du placement de ses disponibilités et de la souscription de produits dérivés auprès de ses partenaires financiers, dans

l'hypothèse où le débiteur se refuserait à honorer tout ou partie de son engagement ou serait dans l'impossibilité de le respecter.

Afin d'encadrer et de limiter ce risque, les instruments de placements et les dérivés ne sont mis en place qu'avec des établissements financiers correspondants aux critères de notation de crédit et de niveau de Fonds Propres validés par le Conseil d'Administration de SNCF Réseau.

Un montant limite d'engagement par établissement est décidé en fonction de ces critères.

Le respect du seuil autorisé par contrepartie est suivi quotidiennement.

Afin de couvrir son risque de contrepartie, SNCF Réseau procède à des appels de marge auprès de ses contreparties financières dont la notation est inférieure au seuil décidé en Conseil d'Administration. Du collatéral (uniquement sous forme de cash) est appelé à hauteur de la valeur de marché des portefeuilles d'instruments financiers avec chaque contrepartie avec laquelle SNCF Réseau est en risque.

Montant notionnel des instruments financiers dérivés :

Les contrats ou montants notionnels présentés ci-dessous ne représentent pas les montants à payer ou à recevoir et par conséquent ne représentent pas non plus le risque encouru par SNCF Réseau lié à l'utilisation des instruments dérivés :

I - MARCHE A TERME D'INSTRUMENTS FINANCIERS	31 décembre 2019		31 décembre 2018	
	Nominal	MtM	Nominal	MtM
Opérations de couvertures négociées de gré à gré :				
Echanges de taux en EUR :				
Micro-couverture				
< 1 an	200 EUR	-6 EUR	116 EUR	-4 EUR
de 1 à 5 ans	2 325 EUR	82 EUR	2 425 EUR	57 EUR
> 5 ans	2 075 EUR	-636 EUR	2 608 EUR	-450 EUR
Macro-couverture				
< 1 an	-	- EUR	- EUR	- EUR
de 1 à 5 ans	-	- EUR	- EUR	- EUR
> 5 ans	-	- EUR	- EUR	- EUR
Opérations de trading :				
< 1 an	- EUR	- EUR	- EUR	- EUR
de 1 à 5 ans	- EUR	- EUR	- EUR	- EUR
> 5 ans	50 EUR	-8 EUR	50 EUR	-3 EUR

II - LES OPERATIONS EN DEVISES	31 décembre 2019		31 décembre 2018	
	Nominal	MtM	Nominal	MtM
Opérations de couvertures négociées de gré à gré :				
Change à terme contre EUR :				
< 1 an	- AUD	- EUR	126 AUD	-1 EUR
	- GBP	- EUR	305 GBP	-3 EUR
< 1 an	350 USD	7 EUR	1 597 USD	50 EUR
de 1 à 5 ans				
> 5 ans				
Swaps de devises contre EUR :				
< 1 an	- CHF	- EUR	690 CHF	173 EUR
	10 000 JPY	7 EUR	5 000 JPY	2 EUR
	1 500 USD	67 EUR	1 000 USD	-24 EUR
de 1 à 5 ans	300 CHF	93 EUR	300 CHF	90 EUR
	800 GBP	-241 EUR	800 GBP	-282 EUR
	17 000 JPY	23 EUR	27 000 JPY	23 EUR
	1 500 USD	49 EUR	1 500 USD	21 EUR
> 5 ans	90 AUD	-5 EUR	90 AUD	-7 EUR
	277 CAD	56 EUR	277 CAD	34 EUR
	855 CHF	300 EUR	855 CHF	251 EUR
	2 826 GBP	-1 074 EUR	2 815 GBP	-1 137 EUR
	937 HKD	-4 EUR	937 HKD	-6 EUR
	23 000 JPY	-13 EUR	23 000 JPY	-3 EUR
	500 NOK	-8 EUR	500 NOK	-8 EUR
	2 290 SEK	-25 EUR	2 290 SEK	-7 EUR
	180 USD	10 EUR	120 USD	6 EUR

III - AUTRES ENGAGEMENTS DE HORS BILAN FINANCIERS	31 décembre 2019		31 décembre 2018	
	Engagement de financement reçus :			
Emprunt syndiqué :		1 500 EUR		1 500 EUR

05 – Comptes Annuels

SNCF Réseau dispose également d'une ligne de crédit syndiqué pour un montant de 1,5 Mds€ d'une durée de 5 ans à échéance du 29 juin 2022. Cette ligne de crédit n'a pas été utilisée en 2019.

8.2. AUTRES ENGAGEMENTS DONNES ET RECUS

- Cautions reçues des tiers externes

Le montant des garanties financières reçu des tiers est de 557 M€ qui se décomposent en :

- Garanties reçues des fournisseurs (532 M€)
- Cautions reçues des clients (23 M€)

- Engagements d'achats

Le montant des engagements d'achats concerne principalement les engagements d'achats d'immobilisations qui représentent 109 M€ à fin décembre 2019.

- Garanties financières données à des tiers

Le montant des engagements liés aux garanties financières données à des tiers est de 737 M€ à fin décembre 2019.

Une garantie a été émise par SNCF Réseau en faveur de la Caisse des dépôts-Direction des Fonds d'Épargne pour 687 M€. Cette garantie fait l'objet d'une rémunération à compter de juillet 2011.

Dans le cadre des projets de construction de lignes nouvelles, certains travaux peuvent faire l'objet d'une attribution de marché auprès de certains fournisseurs qui, eux-mêmes, sous-traitent à d'autres entreprises. Le montant des garanties financières données représentent 50 M€ à la clôture de décembre 2019.

Il s'agit principalement de garanties données pour 1 M€ à la fondation d'entreprise SNCF, 1 M€ à VOSSLOH dans le cadre du projet de construction de la LGV Sud Europe Atlantique (SEA), 1 M€ à TSO et 47 M€ au projet CDG Express.

Location de financement, crédit-bail et location simple

Le montant des engagements relatifs aux locations représente 433 M€ à fin décembre 2019 et se décompose comme suit :

- Location simple matériel de transport : 46 M€
- Location simple matériel ferroviaire : 140 M€
- Location simple immobilier : 234 M€
- Location simple mobilier : 13 M€

- Promesses de ventes

Les promesses de ventes reçues s'élèvent à 22 M€ au 31 décembre 2019.

Les promesses de ventes données s'élèvent à 22 M€ au 31 décembre 2019.

- Engagements reçus sur les locations simples immobilières

L'indexation retenue au 31 décembre 2019 pour les redevances futures sur concessions est de 1,67 % (indice ILAT 1^{er} trimestre 2019).

Au 31 décembre 2019, le total des engagements reçus sur les contrats de location simple est estimé à 511 M€.

- Locations immobilières données – baux

L'indexation retenue au 31 décembre 2019 pour les redevances futures sur concessions est de 1,67 % (indice ILAT 1^{er} trimestre 2019).

Au 31 décembre 2019, le total des engagements donnés sur les contrats de location simple est estimé à 433 M€.

- Garanties financières reçues de tiers

SNCF Réseau bénéficie d'une garantie à première demande de la part d'un organisme bancaire en cas de manquement de SYNERAIL. Cette garantie est accordée progressivement en fonction de l'engagement des phases de déploiement du réseau. Au 31 décembre 2019, SNCF Réseau bénéficie d'une garantie pour un montant de 557 M€.

SNCF Réseau bénéficie de garanties financières reçues de tiers notamment d'une garantie à première demande auprès d'un organisme bancaire d'un montant de 1 M€ au titre des redevances annuelles dues pour utilisation d'installation terminale embranchée par son débiteur principal la SAS Ciments Calcia.

SNCF Réseau bénéficie d'une garantie bénéficiaire auprès d'Eiffage Rail Express pour 140 M€.

SNCF Réseau bénéficie d'une garantie bénéficiaire auprès d'OCVIA pour 122 M€.

- Réservation de sillons

Le Document de Référence du Réseau pour 2019 consultable sur le site internet de SNCF Réseau prévoit un nouveau mécanisme d'indemnité réciproque en cas de suppression ou de modification importante, par l'une ou l'autre des parties, des sillons affectés et/ou réservés.

Les pénalités applicables s'échelonnent désormais entre 0,5€/tr/Km et 8€/tr/Km suivant des durées variables entre la date de la suppression ou modification et la date de réservation du sillon. Le barème des pénalités est plus élevé pour SNCF Réseau que pour les autres entreprises ferroviaires.

Les montants à déclarer en engagements hors bilan doivent refléter la réalité objective des transactions qui pourraient impacter dans le futur les comptes de l'entreprise.

Dans le cas présent, en l'absence d'historique et de recul suffisant pour mesurer de façon fiable les impacts issus de ce nouveau dispositif, aucun montant n'a été déclaré en engagements hors bilan donnés ni reçus au titre de ces pénalités dans les comptes clos au 31 décembre 2019.

Clauses de fin anticipée de contrat :

Le contrat de concession comprend plusieurs clauses de fin anticipée du contrat qui conduisent SNCF Réseau à verser des indemnités au concessionnaire et à se substituer à ce dernier dans l'exécution du contrat.

Clause de déchéance :

Le contrat prévoit que le concédant peut prononcer la déchéance du concessionnaire en cas de manquement de ce dernier. Dans ce cas, SNCF Réseau devra verser une indemnité minimale au concédant correspondant à environ 85% des financements supportés par le concessionnaire.

Clause de résiliation pour force majeure ou imprévision :

SNCF Réseau devra verser au concessionnaire une indemnité fixée dans les conditions et selon les principes dégagés par la jurisprudence du conseil d'Etat.

Dans ces hypothèses de fin anticipée, la convention de financement prévoit que l'Etat rembourse SNCF Réseau du montant de l'indemnité due au concessionnaire, déduction faite de la valeur pour SNCF Réseau des revenus futurs de l'infrastructure qu'il reprend en gestion.

Clause de résiliation pour motif d'intérêt général :

Ce mécanisme peut être mis en œuvre à partir de la 12ème année après la mise en exploitation commerciale. Dans ce cas, SNCF Réseau verse au concessionnaire une indemnité, dont une partie selon une périodicité semestrielle.

La convention de financement prévoit la prise en charge de cette indemnité par l'entité publique à l'origine de la décision ayant provoqué la mise en œuvre de la clause.

9. INFORMATIONS RELATIVES A L'EFFECTIF

La répartition des effectifs par collègue se décompose ainsi :

	31 décembre 2019	31 décembre 2018
Cadres	15 498	15 120
Maitrise	21 012	21 012
Exécution	20 568	21 308
Total des effectifs moyens payés	57 078	57 439

10. REMUNERATION DES DIRIGEANTS

Les principaux dirigeants du Groupe sont les membres du Comité Exécutif du groupe SNCF Réseau. Leur rémunération imposable cumulée indiquée ci-dessous correspond à des avantages court terme.

	31 décembre 2019	31 décembre 2018
Membres des organes de direction	-	
Avances et crédits	-	0
Rémunérations allouées	4	4
Engagements pour pensions de retraite	-	0
Total	4	4

Les montants indiqués correspondent à des rémunérations brutes.

L'évolution constatée sur les chiffres du COMEX Réseau correspond à un élargissement de celui-ci, qui contient 13,2 ETP en 2018, contre 10,8 en 2017.

Le salaire brut moyen des membres du COMEX est en hausse de 0,52%.

06 –
RAPPORT DES
COMMISSAIRES
AUX COMPTES
SUR LES COMPTES
CONSOLIDÉS

SNCF RESEAU S.A. (anciennement EPIC SNCF RESEAU)

**Rapport des commissaires aux comptes
sur les comptes consolidés**

(Exercice clos le 31 décembre 2019)

PricewaterhouseCoopers Audit

63 rue de Villiers
92208 Neuilly-sur Seine

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

**Rapport des commissaires aux comptes
sur les comptes consolidés****(Exercice clos le 31 décembre 2019)**

A l'assemblée générale

SNCF RESEAU S.A. (anciennement EPIC SNCF RESEAU)

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

Opinion avec réserves

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le ministre de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique en date du 27 avril 2015, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés de la société SNCF RESEAU S.A. (anciennement EPIC SNCF RESEAU, ci-après « la Société ») relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2019, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Sous les réserves décrites dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserves », nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine, à la fin de l'exercice, de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au comité d'audit, des comptes et des risques.

Fondement de l'opinion avec réserves***Motivation des réserves***

Comme mentionné dans la note 4.5 de l'annexe aux comptes consolidés relative au test de valeur des actifs de l'Unité Génératrice de Trésorerie Infrastructure (« l'UGT »), la Société a considéré que la finalisation courant septembre 2019 du recensement des ouvrages de contournement dont la loi Didier de 2014 impose désormais l'entretien au gestionnaire d'infrastructure, et l'engagement pris le 29 août 2019 par le groupe SNCF d'abandonner le glyphosate d'ici à 2021, conduisent à une augmentation du coût d'entretien des voies et à un risque de perte de valeur de l'UGT.

La Société a en conséquence réalisé un nouveau test de valeur au 31 décembre 2019 selon une méthodologie similaire à celle utilisée lors des précédentes clôtures, en excluant désormais les actifs gares de la base testée, ces derniers étant transférés au 1^{er} janvier 2020 à sa nouvelle filiale SNCF Gares & Connexions, détenue à 100% à compter du 1er janvier 2020, pour une valeur nette comptable de 0,9 Md€.

Ce test n'a pas conduit à une variation de la valeur nette comptable de l'UGT, l'équilibre des négociations entre l'Etat et SNCF Réseau qui sous-tend la trajectoire financière n'ayant pas été remis en cause par la Société. Cet équilibre s'était traduit par la signature du contrat de performance d'avril 2017, puis par des amendements apportés par la loi d'habilitation pour un nouveau pacte ferroviaire de juin 2018 ainsi que par certaines déclarations du gouvernement venues notamment modifier l'évolution de l'indexation des péages. 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 ainsi déterminée, bien que l'Etat n'ait pas formellement reconfirmé ces engagements pour l'arrêté des comptes au 31 décembre 2019.

Ainsi, les projections de trésorerie utilisées dans le test continuent d'intégrer (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 renouvellement et des gains de productivité.

- 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 la part essentielle de la valeur d'utilité.
- Les flux de trésorerie utilisés pour justifier la valeur de ces actifs supposent l'atteinte par la société de plans de productivité plus ambitieux que ceux retenus dans le contrat de performance signé avec l'Etat en avril 2017.
- La trajectoire d'indexation des péages du domaine conventionné est maintenue inchangée, par rapport à la clôture précédente, à un niveau plus soutenu que celle relative aux activités TGV et Fret et ce malgré les avis de non-conformité rendus par l'ART (ex-ARAFER) en février 2019 et 2020 sur les tarifs pour les horaires de services 2020 et 2021, la société considérant que l'ordonnance publiée le 11 mars 2019 lui permet de continuer à appliquer une indexation différente de celle de TGV et Fret. Un recours devant le Conseil d'Etat a été déposé par SNCF Réseau en septembre 2019, contesté par l'ART en décembre 2019, et dont l'issue ne peut être anticipée à ce stade.
- Les subventions d'investissement affectées aux travaux de régénération et qui sont financées en partie à travers un fonds de concours notamment par la redistribution par l'Etat à SNCF Réseau de ses dividendes perçus de SNCF, reposent sur une trajectoire financière du Groupe SNCF différente de celle retenue dans le contrat de performance de 2017 et qui n'a pas fait l'objet d'une approbation formelle de l'Etat. Cette trajectoire pourrait s'avérer différente de celle qui sera issue des discussions en cours avec l'Etat dans la perspective de la signature d'un nouveau contrat de performance couvrant la période 2020-2029.
- Le nouveau contrat de performance pour la période 2020-2029 est en cours de discussion, et ses incidences ne peuvent être mesurées à date. Des arbitrages structurants sont toujours en cours de négociation, notamment sur la consistance du réseau et les dessertes fines, comme l'illustrent les deux accords signés entre l'Etat et les régions Grand-Est et Centre-Val de Loire le 20 février 2020.

Ces accords structurent les lignes de ces régions en trois groupes distincts dont l'un a vocation à être réintégré au réseau dit « structurant » et dont SNCF Réseau financera le renouvellement, sans que la Société et l'Etat ne se soient à ce stade accordés sur les modalités de financement de ces investissements de renouvellement et de maintenance.

- Comme rappelé dans la note 4.5 de l'annexe aux comptes consolidés, 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.

Ainsi, des aléas et incertitudes majeurs continuent de peser sur les hypothèses de flux de trésorerie prévisionnels actualisés retenus pour l'évaluation des actifs corporels et incorporels et des actifs d'impôts différés figurant au bilan au 31 décembre 2019 et, en conséquence, le montant des dépréciations afférentes pourrait augmenter de manière importante.

Pour ces raisons, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant de ces projections et donc de nous prononcer sur la valeur nette des actifs concernés qui s'élève, d'une part, à 33,5 milliards d'euros au 31 décembre 2019 (encours de production compris) pour les immobilisations corporelles et incorporelles, et d'autre part, à 2,8 milliards d'euros pour les impôts différés actifs.

Référentiel d'audit

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie « Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés » du présent rapport.

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance qui nous sont applicables, sur la période du 1^{er} janvier 2019 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014 ou par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes.

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

En application des dispositions des articles L.823-9 et R.823-7 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, outre les points décrits dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserves », nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes consolidés pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes consolidés pris isolément.

■ Evaluation des engagements envers le personnel

Le personnel des sociétés du groupe SNCF Réseau bénéficie de différents régimes d'avantages postérieurs à l'emploi qui sont qualifiés, le cas échéant sur la base d'analyses juridiques, soit de régimes à prestations définies soit de régimes à cotisations définies.

Les régimes à prestations définies donnent lieu à la comptabilisation d'engagements au passif pour une valeur nette de 1 055 millions d'euros au 31 décembre 2019. Les engagements ainsi comptabilisés concernent notamment :

- les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi, l'action sociale et les rentes accidents du travail ;
- les autres régimes d'avantages à long terme, tels que, notamment, les médailles du travail et autres avantages assimilés, et la cessation progressive d'activité.

Comme indiqué dans la note 6.4 de l'annexe aux comptes consolidés, ces engagements sont principalement évalués selon des calculs actuariels intégrant des hypothèses financières et démographiques, telles que le taux d'actualisation, le taux de mortalité, la rotation du personnel et la projection des salaires futurs.

Point clé de l'audit

Pour le personnel de SNCF Réseau au statut, depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF, la Société a conclu que le régime spécial de retraite est un régime à cotisations définies, comme mentionné dans la note 6.3 de l'annexe aux comptes consolidés. Dans un tel régime, les engagements ne donnent pas lieu à l'enregistrement d'un passif, la Société n'étant pas engagée envers le personnel au-delà des cotisations versées chaque année.

Compte tenu de la complexité des régimes et de leur analyse au regard de leur qualification, du nombre de régimes d'avantages au personnel au sein du groupe et du caractère significatif des passifs liés, de la complexité des calculs actuariels réalisés, du degré d'incertitudes entourant les hypothèses financières et démographiques sous-jacentes, ainsi que de la sensibilité élevée de la valeur actuarielle des engagements à ces hypothèses, l'estimation par la Direction de la valeur des engagements constitue un point clé de l'audit.

Nous avons pris connaissance du processus de qualification et d'évaluation par la Direction de ses principaux engagements.

Nos travaux ont également consisté à :

Notre réponse

- obtenir et examiner la documentation interne et externe relative à ces engagements, y compris les relevés d'actifs de couverture des engagements ;
- apprécier, sur la base des analyses réalisées par la Direction :
 - la qualification des nouveaux régimes post-emploi, entre régimes à prestations définies et régimes à cotisations définies,

- l'incidence potentielle des faits et événements de l'exercice sur la qualification des régimes existants, notamment les évolutions de taux de cotisation ;
- examiner par sondage les données de base prises en compte dans les calculs actuariels avec les données sous-tendant la comptabilité ;
- apprécier avec nos experts en actuariat le bien-fondé des principales hypothèses actuarielles retenues dans l'évaluation des engagements, en fonction de la nature des engagements, de leur durée et des données de marché disponibles (taux d'actualisation, d'inflation, de mortalité, de rotation du personnel et la projection des salaires futurs) ;
- examiner la conformité des principes et modalités d'évaluation et de comptabilisation retenus avec les dispositions contractuelles, conventionnelles, légales et réglementaires en vigueur.

Enfin, nous avons apprécié le caractère approprié des informations données dans la note 6 de l'annexe aux comptes consolidés, notamment sur la qualification des engagements et la sensibilité de la valeur des engagements aux hypothèses retenues.

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires des informations relatives au groupe, données dans le rapport de gestion du conseil d'administration.

A l'exception de l'incidence éventuelle des points décrits dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserves », nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Nous attestons que la déclaration consolidée de performance extra-financière prévue par l'article L.225-102-1 du code de commerce figure dans le rapport de gestion, étant précisé que, conformément aux dispositions de l'article L.823-10 de ce code, les informations contenues dans cette déclaration n'ont pas fait l'objet de notre part de vérifications de sincérité ou de concordance avec les comptes consolidés et doivent faire l'objet d'un rapport par un organisme tiers indépendant.

Informations résultant d'autres obligations légales et réglementaires

Désignation des commissaires aux comptes

Nous avons été nommés commissaires aux comptes de SNCF RESEAU par le ministre de l'Economie, des Finances et de l'Industrie en date du 22 avril 1998 pour le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit, et par le ministre de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique en date du 27 avril 2015 pour le cabinet ERNST & YOUNG Audit.

Au 31 décembre 2019, le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit était dans la vingt-troisième année de sa mission sans interruption et le cabinet ERNST & YOUNG Audit dans la cinquième année.

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes consolidés

Il appartient à la direction d'établir des comptes consolidés présentant une image fidèle conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes consolidés ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes consolidés, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de la société à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider la société ou de cesser son activité.

Il incombe au comité d'audit, des comptes et des risques de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que le cas échéant de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le conseil d'administration.

Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés

Objectif et démarche d'audit

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes consolidés. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L.823-10-1 du code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit.

En outre :

- il identifie et évalue les risques que les comptes consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;
- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes consolidés ;
- il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;
- il apprécie la présentation d'ensemble des comptes consolidés et évalue si les comptes consolidés reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle ;
- concernant l'information financière des personnes ou entités comprises dans le périmètre de consolidation, il collecte des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour exprimer une opinion sur les comptes consolidés. Il est responsable de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit des comptes consolidés ainsi que de l'opinion exprimée sur ces comptes.

Rapport au comité d'audit, des comptes et des risques

Nous remettons au comité d'audit, des comptes et des risques un rapport qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au comité d'audit, des comptes et des risques, figurent les risques d'anomalies significatives que nous jugeons avoir été les plus importants pour

l'audit des comptes consolidés de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au comité d'audit, des comptes et des risques la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L.822-10 à L.822-14 du code de commerce et dans le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le comité d'audit, des comptes et des risques, des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 28 février 2020

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

ERNST & YOUNG Audit



François Guillon



Philippe Vincent



Denis Thibon



Christine Vitrac

07 –
RAPPORT DES
COMMISSAIRES
AUX COMPTES
SUR LES COMPTES
SOCIAUX

SNCF RESEAU S.A. (anciennement EPIC SNCF RESEAU)

**Rapport des commissaires aux comptes
sur les comptes annuels**

(Exercice clos le 31 décembre 2019)

PricewaterhouseCoopers Audit

63 rue de Villiers
92208 Neuilly-sur Seine

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

**Rapport des commissaires aux comptes
sur les comptes annuels****(Exercice clos le 31 décembre 2019)**

A l'assemblée générale

SNCF RESEAU S.A. (anciennement EPIC SNCF RESEAU)

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

Opinion avec réserve

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le ministre de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique en date du 27 avril 2015, nous avons effectué l'audit des comptes annuels de la société SNCF RESEAU relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2019, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Sous la réserve décrite dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société à la fin de cet exercice.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au comité d'audit, des comptes et des risques.

Fondement de l'opinion avec réserve***Motivation de la réserve***

Comme mentionné dans la note 4.2.3 de l'annexe aux comptes annuels relative au test de valeur des actifs de l'Unité Génératrice de Trésorerie Infrastructure (« l'UGT »), la Société a considéré que la finalisation courant septembre 2019 du recensement des ouvrages de contournement dont la loi Didier de 2014 impose désormais l'entretien au gestionnaire d'infrastructure, et l'engagement pris le 29 août 2019 par le groupe SNCF d'abandonner le glyphosate d'ici à 2021, conduisent à une augmentation du coût d'entretien des voies et à un risque de perte de valeur de l'UGT.

La Société a en conséquence réalisé un nouveau test de valeur au 31 décembre 2019 selon une méthodologie similaire à celle utilisée lors des précédentes clôtures, en excluant désormais les actifs gares de la base testée, ces derniers étant transférés au 1^{er} janvier 2020 à sa nouvelle filiale SNCF Gares & Connexions, détenue à 100% à compter du 1er janvier 2020, pour une valeur nette comptable de 0,9 Md€.

Ce test n'a pas conduit à une variation de la valeur nette comptable de l'UGT, l'équilibre des négociations entre l'Etat et SNCF Réseau qui sous-tend la trajectoire financière n'ayant pas été remis en cause par la Société. Cet équilibre s'était traduit par la signature du contrat de performance d'avril 2017, puis par des amendements apportés par la loi d'habilitation pour un nouveau pacte ferroviaire de juin 2018 ainsi que par certaines déclarations du gouvernement venues notamment modifier l'évolution de l'indexation des péages. 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 ainsi déterminée, bien que l'Etat n'ait pas formellement reconfirmé ces engagements pour l'arrêté des comptes au 31 décembre 2019.

Ainsi, les projections de trésorerie utilisées dans le test continuent d'intégrer (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 renouvellement et des gains de productivité.

- 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 la part essentielle de la valeur d'utilité.
- Les flux de trésorerie utilisés pour justifier la valeur de ces actifs supposent l'atteinte par la société de plans de productivité plus ambitieux que ceux retenus dans le contrat de performance signé avec l'Etat en avril 2017.
- La trajectoire d'indexation des péages du domaine conventionné est maintenue inchangée, par rapport à la clôture précédente, à un niveau plus soutenu que celle relative aux activités TGV et Fret et ce malgré les avis de non-conformité rendus par l'ART (ex-ARAFER) en février 2019 et 2020 sur les tarifs pour les horaires de services 2020 et 2021, la société considérant que l'ordonnance publiée le 11 mars 2019 lui permet de continuer à appliquer une indexation différente de celle de TGV et Fret. Un recours devant le Conseil d'Etat a été déposé par SNCF Réseau en septembre 2019, contesté par l'ART en décembre 2019, et dont l'issue ne peut être anticipée à ce stade.
- Les subventions d'investissement affectées aux travaux de régénération et qui sont financées en partie à travers un fonds de concours notamment par la redistribution par l'Etat à SNCF Réseau de ses dividendes perçus de SNCF, reposent sur une trajectoire financière du Groupe SNCF différente de celle retenue dans le contrat de performance de 2017 et qui n'a pas fait l'objet d'une approbation formelle de l'Etat. Cette trajectoire pourrait s'avérer différente de celle qui sera issue des discussions en cours avec l'Etat dans la perspective de la signature d'un nouveau contrat de performance couvrant la période 2020-2029.
- Le nouveau contrat de performance pour la période 2020-2029 est en cours de discussion, et ses incidences ne peuvent être mesurées à date. Des arbitrages structurants sont toujours en cours de négociation, notamment sur la consistance du réseau et les dessertes fines, comme l'illustrent les deux accords signés entre l'Etat et les régions Grand-Est et Centre-Val de Loire le 20 février 2020.

Ces accords structurent les lignes de ces régions en trois groupes distincts dont l'un a vocation à être réintégré au réseau dit « structurant » et dont SNCF Réseau financera le renouvellement, sans que la Société et l'Etat ne se soient à ce stade accordés sur les modalités de financement de ces investissements de renouvellement et de maintenance.

- Comme rappelé dans la note 4.2.3, 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.

Ainsi, des aléas et incertitudes majeurs continuent de peser sur les hypothèses de flux de trésorerie prévisionnels actualisés retenus pour l'évaluation des actifs corporels et incorporels figurant au bilan au 31 décembre 2019 et, en conséquence, le montant des dépréciations afférentes pourrait augmenter de manière importante.

Pour ces raisons, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant de ces projections et donc de nous prononcer sur la valeur nette des actifs concernés qui s'élève à 33,5 milliards d'euros au 31 décembre 2019 (encours de production compris) pour les immobilisations corporelles et incorporelles.

Référentiel d'audit

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie « Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels » du présent rapport.

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance qui nous sont applicables, sur la période du 1^{er} janvier 2019 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014 ou par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes.

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

En application des dispositions des articles L.823-9 et R.823-7 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, outre les points décrits dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes annuels de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes annuels pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes annuels pris isolément.

■ Evaluation des engagements envers le personnel

Le personnel de la Société SNCF Réseau bénéficie de différents régimes d'avantages postérieurs à l'emploi qui sont qualifiés, le cas échéant sur la base d'analyses juridiques, soit de régimes à prestations définies soit de régimes à cotisations définies.

Les régimes à prestations définies donnent lieu à la comptabilisation d'engagements au passif pour une valeur nette de 1 055 millions d'euros au 31 décembre 2019. Les engagements ainsi comptabilisés concernent notamment :

- les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi, l'action sociale et les rentes accidents du travail ;
- les autres régimes d'avantages à long terme, tels que, notamment, les médailles du travail et autres avantages assimilés, et la cessation progressive d'activité.

Comme indiqué dans la note 3.9.3 de l'annexe aux comptes annuels, ces engagements sont principalement évalués selon des calculs actuariels intégrant des hypothèses financières et démographiques, telles que le taux d'actualisation, le taux de mortalité, la rotation du personnel et la projection des salaires futurs.

Point clé de l'audit

Pour le personnel de SNCF Réseau au statut, depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF, la Société a conclu que le régime spécial de retraite est un régime à cotisations définies, comme mentionné dans la note 3.14 de l'annexe aux comptes annuels. Dans un tel régime, les engagements ne donnent pas lieu à l'enregistrement d'un passif, la Société n'étant pas engagée envers le personnel au-delà des cotisations versées chaque année.

Compte tenu de la complexité des régimes et de leur analyse au regard de leur qualification, du nombre de régimes d'avantages au personnel au sein du groupe et du caractère significatif des passifs liés, de la complexité des calculs actuariels réalisés, du degré d'incertitudes entourant les hypothèses financières et démographiques sous-jacentes, ainsi que de la sensibilité élevée de la valeur actuarielle des engagements à ces hypothèses, l'estimation par la Direction de la valeur des engagements constitue un point clé de l'audit.

Nous avons pris connaissance du processus de qualification et d'évaluation par la Direction de ses principaux engagements.

Notre réponse

Nos travaux ont également consisté à :

- obtenir et examiner la documentation interne et externe relative à ces engagements, y compris les relevés d'actifs de couverture des engagements ;
 - apprécier, sur la base des analyses réalisées par la Direction :
-

- la qualification des nouveaux régimes post-emploi, entre régimes à prestations définies et régimes à cotisations définies,
- l'incidence potentielle des faits et événements de l'exercice sur la qualification des régimes existants, notamment les évolutions de taux de cotisation ;
- examiner par sondage les données de base prises en compte dans les calculs actuariels avec les données sous-tendant la comptabilité ;
- apprécier avec nos experts en actuariat le bien-fondé des principales hypothèses actuarielles retenues dans l'évaluation des engagements, en fonction de la nature des engagements, de leur duration et des données de marché disponibles (taux d'actualisation, d'inflation, de mortalité, de rotation du personnel et la projection des salaires futurs) ;
- examiner la conformité des principes et modalités d'évaluation et de comptabilisation retenus avec les dispositions contractuelles, conventionnelles, légales et réglementaires en vigueur.

Enfin, nous avons apprécié le caractère approprié des informations données dans les notes 3.9.3 et 3.14 de l'annexe aux comptes consolidés, notamment sur la qualification des engagements et la sensibilité de la valeur des engagements aux hypothèses retenues.

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires.

Informations données dans le rapport de gestion et dans les autres documents sur la situation financière et les comptes annuels adressés aux actionnaires

A l'exception de l'incidence éventuelle des points décrits dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du conseil d'administration et dans les autres documents sur la situation financière et les comptes annuels adressés aux actionnaires.

Nous attestons de la sincérité et de la concordance avec les comptes annuels des informations relatives aux délais de paiement mentionnées à l'article D.441-4 du code de commerce.

Rapport sur le gouvernement d'entreprise

Nous attestons de l'existence, dans le rapport du conseil d'administration sur le gouvernement d'entreprise, des informations requises par l'article L.225-37-4 du code de commerce.

Informations résultant d'autres obligations légales et réglementaires

Désignation des commissaires aux comptes

Nous avons été nommés commissaires aux comptes de la société SNCF RESEAU par le ministre de l'Economie, des Finances et de l'Industrie en date du 22 avril 1998 pour le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit, et par le ministre de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique en date du 27 avril 2015 pour le cabinet ERNST & YOUNG Audit.

Au 31 décembre 2019, le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit était dans la vingt-troisième année de sa mission sans interruption et le cabinet ERNST & YOUNG Audit dans la cinquième année.

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes annuels

Il appartient à la direction d'établir des comptes annuels présentant une image fidèle conformément aux règles et principes comptables français ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes annuels ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes annuels, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de la société à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider la société ou de cesser son activité.

Il incombe au comité d'audit, des comptes et des risques de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que le cas échéant de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le conseil d'administration.

Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels

Objectif et démarche d'audit

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes annuels. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L.823-10-1 du code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit. En outre :

- il identifie et évalue les risques que les comptes annuels comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;
- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes annuels ;
- il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes annuels au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;
- il apprécie la présentation d'ensemble des comptes annuels et évalue si les comptes annuels reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle.

Rapport au comité d'audit, des comptes et des risques

Nous remettons au comité d'audit, des comptes et des risques un rapport qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au comité d'audit, des comptes et des risques figurent les risques d'anomalies significatives, que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes annuels de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au comité d'audit, des comptes et des risques la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L.822-10 à L.822-14 du

code de commerce et dans le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le comité d'audit, des comptes et des risques, des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 28 février 2020

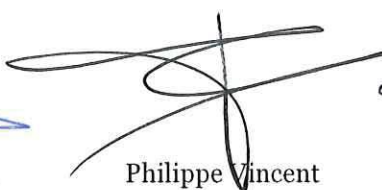
Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

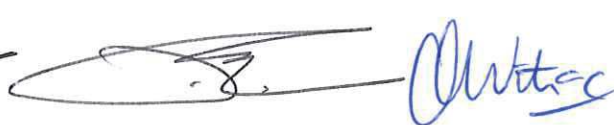
ERNST & YOUNG Audit



François Guillon



Philippe Vincent



Denis Thibon



Christine Vitrac

08 –
RAPPORT DES
COMMISSAIRES
AUX COMPTES
SUR LES
INFORMATIONS
RSE

SNCF Réseau

**Rapport de l'un des commissaires aux comptes, désigné
organisme tiers indépendant, sur la déclaration de
performance extra-financière figurant dans le rapport de
gestion**

Exercice clos le 31 décembre 2019



Rapport de l'un des commissaires aux comptes, désigné organisme tiers indépendant, sur la déclaration de performance extra-financière figurant dans le rapport de gestion

Exercice clos le 31 décembre 2019

A l'assemblée générale de la société SNCF Réseau

En notre qualité de commissaire aux comptes de la société SNCF Réseau (ci-après « l'entité ») désigné organisme tiers indépendant, accrédité par le COFRAC sous le numéro 3-1060 rév.2 (portée d'accréditation disponible sur le site www.cofrac.fr), nous vous présentons notre rapport sur la déclaration de performance extra-financière relative à l'exercice clos le 31 décembre 2019 (ci-après la « Déclaration »), présentée dans le rapport de gestion en application des dispositions légales et réglementaires des articles L. 225-102-1, R. 225-105 et R. 225-105-1 du code de commerce.

Responsabilité de l'entité

Il appartient au Conseil d'administration d'établir une Déclaration conforme aux dispositions légales et réglementaires, incluant une présentation du modèle d'affaires, une description des principaux risques extra-financiers, une présentation des politiques appliquées au regard de ces risques ainsi que les résultats de ces politiques, incluant des indicateurs clés de performance.

La Déclaration a été établie en appliquant les procédures de l'entité, (ci-après le « Référentiel ») dont les éléments significatifs sont disponibles sur le site internet de SNCF Réseau.

Indépendance et contrôle qualité

Notre indépendance est définie par les dispositions prévues à l'article L. 822-11-3 du code de commerce et le code de déontologie de la profession. Par ailleurs, nous avons mis en place un système de contrôle qualité qui comprend des politiques et des procédures documentées visant à assurer le respect des règles déontologiques, de la doctrine professionnelle et des textes légaux et réglementaires applicables.

Responsabilité du commissaire aux comptes désigné OTI

Il nous appartient, sur la base de nos travaux, de formuler un avis motivé exprimant une conclusion d'assurance modérée sur :

- La conformité de la Déclaration aux dispositions prévues à l'article R. 225-105 du code de commerce ;
- La sincérité des informations fournies en application du 3° du I et du II de l'article R. 225-105 du code de commerce, à savoir les résultats des politiques, incluant des indicateurs clés de performance, et les actions, relatifs aux principaux risques, ci-après les « Informations ».

Il ne nous appartient pas en revanche de nous prononcer sur :

- Le respect par l'entité des autres dispositions légales et réglementaires applicables, notamment, en matière de plan de vigilance et de lutte contre la corruption et l'évasion fiscale ;
- La conformité des produits et services aux réglementations applicables.

*PricewaterhouseCoopers Audit, 63, rue de Villiers, 92208 Neuilly-sur-Seine Cedex
Téléphone: +33 (0)1 56 57 58 59, Fax: +33 (0)1 56 57 58 60, www.pwc.fr*

Nature et étendue des travaux

Nos travaux décrits ci-après ont été effectués conformément aux dispositions des articles A. 225-1 et suivants du code de commerce déterminant les modalités dans lesquelles l'organisme tiers indépendant conduit sa mission et selon la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes relative à cette intervention ainsi qu'à la norme internationale ISAE 3000 - *Assurance engagements other than audits or reviews of historical financial information*.

Nous avons mené des travaux nous permettant d'apprécier la conformité de la Déclaration aux dispositions réglementaires et la sincérité des Informations :

- Nous avons pris connaissance de l'activité de l'entité, de l'exposé des principaux risques sociaux et environnementaux liés à cette activité, et de ses effets quant au respect des droits de l'homme et à la lutte contre la corruption et l'évasion fiscale, ainsi que des politiques qui en découlent et de leurs résultats ;
- Nous avons apprécié le caractère approprié du Référentiel au regard de sa pertinence, son exhaustivité, sa fiabilité, sa neutralité et son caractère compréhensible, en prenant en considération, le cas échéant, les bonnes pratiques du secteur ;
- Nous avons vérifié que la Déclaration couvre chaque catégorie d'information prévue au III de l'article L. 225-102-1 en matière sociale et environnementale ainsi que de respect des droits de l'homme et de lutte contre la corruption et l'évasion fiscale ;
- Nous avons vérifié que la Déclaration comprend une explication des raisons justifiant l'absence des informations requises par le 2^{ème} alinéa du III de l'article L. 225-102-1 ;
- Nous avons vérifié que la Déclaration présente le modèle d'affaires et les principaux risques liés à l'activité de l'entité, y compris, lorsque cela s'avère pertinent et proportionné, les risques créés par ses relations d'affaires, ses produits ou ses services ainsi que les politiques, les actions et les résultats, incluant des indicateurs clés de performance ;
- Nous avons vérifié, lorsqu'elles sont pertinentes au regard des principaux risques ou des politiques présentés, que la Déclaration présente les informations prévues au II de l'article R. 225-105 ;
- Nous avons apprécié le processus de sélection et de validation des principaux risques ;
- Nous nous sommes enquis de l'existence de procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par l'entité ;
- Nous avons apprécié la cohérence des résultats et des indicateurs clés de performance retenus au regard des principaux risques et politiques présentés ;
- Nous avons apprécié le processus de collecte mis en place par l'entité visant à l'exhaustivité et à la sincérité des Informations ;
- Nous avons mis en œuvre pour les indicateurs clés de performance et les autres résultats quantitatifs que nous avons considérés les plus importants et dont la liste est donnée en annexe :
 - o Des procédures analytiques consistant à vérifier la correcte consolidation des données collectées ainsi que la cohérence de leurs évolutions ;
 - o Des tests de détail sur la base de sondages, consistant à vérifier la correcte application des définitions et procédures et à rapprocher les données des pièces justificatives. Ces travaux ont été menés auprès d'une sélection d'entités contributrices, à savoir la Direction

environnement et développement durable, la Direction de la sécurité, de la sûreté et des risques, la Direction de la performance RH, la Direction générale industrielle et ingénierie, la Direction des achats, la Direction de la communication et du dialogue territorial, la Direction juridique, et la Direction générale clients et services, et couvrent l'intégralité des données consolidées des indicateurs clés de performance et résultats sélectionnés pour ces tests ;

- Nous avons consulté les sources documentaires et mené des entretiens pour corroborer les informations qualitatives (actions et résultats) que nous avons considérées les plus importantes et dont la liste est donnée en annexe ;
- Nous avons apprécié la cohérence d'ensemble de la Déclaration par rapport à notre connaissance de l'entité.

Nous estimons que les travaux que nous avons menés en exerçant notre jugement professionnel nous permettent de formuler une conclusion d'assurance modérée ; une assurance de niveau supérieur aurait nécessité des travaux de vérification plus étendus.

Moyens et ressources

Nos travaux ont mobilisé les compétences de 5 personnes et se sont déroulés entre novembre 2019 et février 2020 sur une durée totale d'intervention de 4 semaines.

Nous avons fait appel, pour nous assister dans la réalisation de nos travaux, à nos spécialistes en matière de développement durable et de responsabilité sociétale.

Nous avons mené une quinzaine d'entretiens avec les personnes responsables de la préparation de la Déclaration, représentant notamment les directions environnement et développement durable, sécurité, sûreté et risques, performance RH, industrie et ingénierie, achats, communication et dialogue territorial, juridique, clients et services.

Conclusion

Sur la base de nos travaux, nous n'avons pas relevé d'anomalie significative de nature à remettre en cause le fait que la déclaration de performance extra-financière est conforme aux dispositions réglementaires applicables et que les Informations, prises dans leur ensemble, sont présentées, de manière sincère, conformément au Référentiel.

Neuilly-sur-Seine, le 28 février 2020


L'un des Commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit



Philippe Vincent

Associé



Sylvain Lambert

Associé du Département Développement Durable

Annexe : Liste des informations que nous avons considérées comme les plus importantes

Indicateurs clefs de performance et autres résultats quantitatifs :

- Nombre de minutes perdues aux 100 km par les entreprises ferroviaires ;
- Part des retards des trains en minutes pour cause d'intempéries sur le total des causes imputables à la gestion de l'infrastructure ;
- Nombre d'Autorités organisatrices des transports rencontrées au moins une fois dans l'année ;
- Taux de fréquence d'accidents du travail avec arrêt hors trajets et Taux de gravité ;
- Taux de projets couverts par la politique Sécurité du système d'information, Nombre de sollicitations du Délégué à la protection des données ;
- Nombre d'événements sécurité remarquables attribués à SNCF Réseau ;
- Nombre de Plans de continuité d'activités (PCA) régionaux réalisés ;
- Quantités de ressources achetées et Ventes de matériaux en fin de vie ;
- Pourcentage des sites industriels ayant mis en place un suivi régulier des rejets aqueux, Nombre d'établissements du programme d'amélioration continue et de traçabilité pour l'environnement labellisés Bronze ;
- Effectifs et répartition au 31 décembre 2019, Nombre total de recrutements en CDI, coût moyen agent, Part des femmes dans l'effectif global et par collègue ;
- Nombre d'heures de formation réalisées dans l'année ;
- Nombre de concertations avec le public (dont concertations volontaires) ;
- Montant des achats solidaires (directs et indirects) SNCF Réseau.

Informations qualitatives (actions et résultats) :

- Achats responsables ;
- Sécurité des systèmes d'information et protection des données personnelles ;
- Sécurisation des infrastructures face au changement climatique ;
- Gestion des consommations de ressources et engagement pour l'économie circulaire ;
- Bilan des émissions de gaz à effet de serre ;
- Promotion de l'égalité professionnelle et de la mixité.